OPŁATA POCZTOWA
UISZCZONA RYCZAŁTEM

SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

WYDAWNICTWO
INSTYTUTU NAUKOWEGO
LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

REVUE MARITIME ET COLONIALE

PUBLIÉE PAR LE CENTRE D'ÉTUDES DE LA LIGUE MARITIME ET COLONIALE POLONAISE



ZESZYT I
FASCICULE I
1939
STYCZEŃ–MARZEC

Sprawy Morskie i Kolonialne

ukazują się w czterech zeszytach rocznie; zeszyty mogą być podwójne. — Wszelkie artykuły lub notatki naukowe oraz sprawozdania z literatury morskiej i kolonialnej prosimy nadsyłać pod wskazanym niżej adresem. Rękopisy powinny być wykonane pismem maszynowym, a materiał ilustracyjny winien umożliwiać reprodukcję. — Artykuły naukowe należy zaopatrzyć w krótkie streszczenia (najmniej 1/4 objętości oryginału) w języku francuskim, angielskim, niemieckim, włoskim lub hiszpańskim. — Rękopisów się nie zwraca. Autorzy otrzymują pierwszą korektę, dalszych korekt dokonuje Redakcja. — Współpraca w SPRAWACH MORSKICH I KOLONIALNYCH jest w zasadzie honorowana, jednak w zamian wynagrodzenia mogą autorzy otrzymać odpowiednią ilość odbitek.

Redaktor Spraw Morskich i Kolonialnych

PROF. U. P. DR STANISŁAW PAWŁOWSKI

Sekretarz Redakcji

MGR BOGDAN ANDRZEJEWSKI

Adres Redakcji

POZNAŃ, UL. FREDRY 10

Abonament roczny Spraw Morskich i Kolonialnych . . . . . 10,— zł

Cena zeszytu pojedyńczego . . . 3,— zł, podwójnego . . . 6,— zł

Należność przekazywać należy na nr konta PKO 367 — Zarząd Główny LMK Warszawa, Widok 10.

Zamówienia na poszczególne zeszyty i abonamentowe kierować należy do **Administracji — Warszawa, ul. Widok 10, Tel. 6-99-66**

Oprócz kwartalnika SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE Instytut Naukowy LMK publikuje jako osobne wydawnictwo prace badawcze, odnoszące się do spraw morskich i kolonialnych. PRACE INSTYTUTU NAUKOWEGO LMK ukazują się nieokresowo w zeszytach od 3—10 arkuszy druku wraz z dołączonym materiałem ilustracyjnym i naukowym. Rękopisy prac wraz z dokładnym streszczeniem w języku obcym (franc., ang., niem., włoskim lub hiszp.) kierować należy pod adresem:

PROF. DR ST. PAWŁOWSKI, POZNAŃ, UL. FREDRY 10

SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

WYDAWNICTWO
INSTYTUTU NAUKOWEGO
LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

REVUE MARITIME ET COLONIALE

PUBLIÉE PAR LE CENTRE D'ÉTUDES DE LA
LIGUE MARITIME ET COLONIALE POLONAISE

ZESZYT I
FASCICULE I
1939

WARSZAWA 1939

SKŁAD GŁÓWNY (DÉPÔT GÉNÉRAL):
INSTYTUT WYDAWNICZY „BIBLIOTEKA POLSKA"
SP. AKC. W WARSZAWIE

Drukiem Zakładów Graficznych „Biblioteka Polska" w Bydgoszczy, Jagiellońska 3

SPIS RZECZY ZESZYTU PIERWSZEGO

TABLE DES MATIÈRES

SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

ZESZYT 1 1939 ROK VI

POLSKI HANDEL ZAGRANICZNY A POLSKIE PORTY[1])

POLAND'S FOREIGN TRADE AND POLAND'S PORTS[2])

Walenty Winid

Prof. Akad. Handl. w Krakowie

(z 7 ilustracjami — with 7 figures)

Każdego myśliciela gospodarczego obznajomionego z rozwojowymi przejawami w historii poszczególnych państw handlu zagranicznego, branego ogólnie, kierunkowo i branżowo, a równocześnie obznajomionego z tymiż faktami tyczącymi Polski współczesnej, musi uderzać, że tak bardzo wysoki procent z polskiego handlu zagranicznego przypada obecnie na obroty przez własne porty oraz że rozmieszczenie tych obrotów zostało daleko zróżniczkowane branżowo i obszarowo.

Podczas, gdy przed wojną zasięg zagranicznych obrotów handlowych ziem dzisiejszej Polski poza państwa zaborcze na pewno nie przekraczał 10% wartości (wg Eug. Kwiatkowskiego, tylko 8,5% przywozu a 7,9% wywozu), a jeszcze w r. 1928 sam obrót z Niemcami mimo pełnych trzech lat wojny celnej zajmował 27%—34,3% naszego przywozu czy wywozu, zaś wszystkich ogólnie obszarów b. państw zaborczych 43% a 65,4%, to w r. 1937 udział Niemiec w naszym handlu zagra-

---

[1]) Rozważania tego tu artykułu są częściowym owocem przygotowań autora do jego referatu pt. „Poland's maritime results as regards economics — A study of the importance of sea and the role of man in it", wygłoszonego w Amsterdamie w 1938 r. na Międzynarodowym Kongresie Geograficznym, a ogłoszonego w skrócie w t. 1 „Actes du Congrès" zbioru wydanego przez Międzynarodową Unię Geograficzną pod ogólnym tytułem „Comptes rendus du Congrès International de Géographie Amsterdam 1938, s. 307—313, (oraz dyskusja nad referatem s. 340—343)". W ożywionej tej dyskusji zabrał głos najpierw doc. Politechniki Gdańskiej, dr E. Neef, w dłuższym przemówieniu kładąc nacisk, że zjawisko samo przez siebie wykazuje brak podstaw geograficznych dla Gdyni w porównaniu z Gdańskiem, następnie, że rozmiarom obrotu nie odpowiada rozmiar handlu i przemysłu, co również pozostaje w sprzeczności z zasadami geograficznymi. Przeszedł potem wprost do skargi, że wskutek polskiej polityki celnej a przynależności Gdańska do polskiego obszaru celnego tak życiowo konieczny rozwój przemysłu w Gdańsku jest w stanie cofania się. Zakończył znów tym, że przemiany w polskim handlu

nicznym wynosił ledwo 14,5%, biorąc wg wartości, a wszystkich ziem dawnych państw zaborczych 24,9% a 27%. Natomiast w handlu zagranicznym państw południowo-wschodnich Europy partycypowały Niemcy procentowo od 24% (Rumunia) do 50% (Bułgaria). A przecież nie może podlegać poważnej dyskusji ani to, że rozdrobnienie poziome obrotów zagranicznych przedstawia dla państwa rzecz bardzo wielkiej wagi, jak i to, że osiągnięcie takiego zróżniczkowania nie jest wcale rzeczą łatwą. Dowody zaś rozprzestrzenienia się po świecie naszego handlu zagranicznego znajdujemy chociażby w poniższych danych. Nasza statystyka handlu zagranicznego wyodrębniała w r. 1923 zaledwie 22 kraje, tymczasem w r. 1937 już 157. Jak wskazują chociażby powyżej podane cyfry, rozprzestrzenienie się naszego handlu nastąpiło co prawda głównie dopiero w bieżącym dziesiątku lat — mianowicie w jego połowie, co wykazuje poniższe zestawienie:

---

zagranicznym ukształtowały (zmieniły) układ sieci komunikacyjnej, ale wcale nie strukturę zasadniczą polskiego obszaru gospodarczego. Prof. Sömme z Bergen, który przed 2 laty badał na miejscu zagadnienie Gdynia—Gdańsk w długiej dyskusji zarzucił referentowi, że nie wymienił środków zastosowanych ku osiągnięciu tych rezultatów, jakie widzi się w polskich portach i w ogóle środków w stosunku do polskich transportów zagranicznych. Przeciw pretensjom obydwu wystąpił przewodniczący, prof. W. E. Boerman z Rotterdamu, przy czym najpierw uprzytomnił im, że referent sprawę polityki i zagadnienie Gdynia—Gdańsk a priori wyłączył z rozważań i chociażby dlatego polityczną stronę należy poniechać w dyskusji; w dalszym przemówieniu sięgnął szerzej do przykładów z Holandii, Belgii i Niemiec, wdając się tutaj w kontrowersję z prof. Meckingiem z Hamburga — na temat podstaw politycznych oraz analogii stosunku Emdenu do portów ujścia Renu a Gdynia—Gdańsk. W dalszej dyskusji prof. J. von Asbroeck z Brukseli zarzucił niemieckim mówcom, że pominęli błędnie to, iż porty są skutkami potrzeb człowieka, a które są natury równie fizycznej, humanistycznej (humaines) i także politycznej, co wszystko można i należy rozpatrywać z punktu widzenia także geograficznego.

W zakończeniu referent — autor — podniósł najpierw, że co do „geograficzności" w sprawie, to trzeba by wprzód ustalić między sobą zakres tego pojęcia. Polityczną stronę wyłączył, a co dotyczy w ogóle czynników, to podkreślił w referacie, że o nich mówić nie będzie; stwierdził tylko, że zastosowano wszelkie środki i sposoby co najmniej wypróbowane u innych w świecie, a te środki i sposoby są chyba wszystkim słuchaczom znane. Istotą referatu jest wykazanie, czym jest człowiek jako czynnik. Wracając jeszcze do Gdańska, autor oświadczył (wśród pośredniego pytania wobec dra Neefa, na co ten wyraził potwierdzenie), że nie zachodzi wcale bojowe współzawodnictwo pomiędzy Gdynią i Gdańskiem a tym mniej upośledzenie Gdańska przez polskie władze. Zakończył uwagą, że własne studium wykazało mu, iż pionierską pracę a tylko efektywną w polskim handlu zagranicznym wykonała jedynie Gdynia, niezmiernie ważną w kryzysie, a z tej pracy Gdańsk czerpie dzisiaj pełno korzyści.

[2]) For the English text see the figures, the tables and sim. matters than the summary.

Procentowy udział Pozaeuropy w ogólnych polskich obrotach handlowych z zagranicą (wg wartości).

Share Percentages of Non-European Countries in Poland's Foreign Trade (by value).

	1928	1933	1935	1937
import	22,9	31	34,4	36,1
eksport	2,7	7,8	15,4	20

Uprzytomnijmy sobie tutaj dokładnie, w jakim stopniu rozwijał się udział naszych portów w naszym handlu zagranicznym ogólnie w bieżącym dziesiątku lat. Zacznijmy jednak nieco wcześniej — od r. 1929, kiedy Gdynia już wyraźnie zaczęła partycypować w naszych obrotach zagranicznych, a o kryzysie wiele nie wiedziano u nas. Poniżej podajemy % udziału naszych portów w ogólnym naszym handlu zagranicznym każdego roku od 1929 do 1937, mianowicie:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
według wagi[1]) . . .	42,3	51,3	60,9	67,8	69,9	72,2	73,4	77,2	78,7
,, wartości . .	27,4	29,8	33,6	42,2	52,9	60,7	62,6	65,3	66

Tak bardzo wysoki udział naszych portów w naszym handlu z zagranicą skłania do tym głębszego rozważania — z przyczyn szybkiego rozwoju tego faktu jak również przez wzgląd na szczególne momenty, między innymi to, że gospodarcza granica morska Polski nie przekracza 1,9% granic celnych, następnie że Polska leży na najważniejszym komunikacyjnym szlaku lądowym Europy, bo najłatwiejszym i najkrótszym pomiędzy Zachodem i Wschodem a ponadto na równie ważnych szlakach poprzecznych, czyli wiodących od południowego zachodu ku północnemu wschodowi i od południowego wschodu ku północnemu zachodowi. Odwieczne są te szlaki i nie do przekierowania; mimo to Polska nadała

[1]) Danzigs & Gdynia's share percentages in Poland's commercial traffic with foreign countries: first line — by weight, second line — by value.

pierwszorzędne światowe znaczenie szlakowi południkowemu, prawda, równie staremu jednakże poprzednio ograniczonemu w ilości i jakości transportów. Oto nie tylko skierowała na ten szlak bodaj $^3/_4$ swej wymiany handlowej z zagranicą, ale również wydatnio i wzrastająco wciągnęła nań wymianę towarową państw sąsiednich, od niej położonych w kierunkach południowych i północnych, a nawet skierowała wiele obrotów tych państw z krajami zaoceanicznymi poprzez polskie porty. W r. 1928 tranzyt przez porty wyniósł na kolejach 200.000 t, a w latach 1935—1937: 652, 794 i 1.435 tys. ton.

Uwagi powyższe prowadzą do p y t a ń nie tylko co dotyczy zasięgu poziomego w ogóle po świecie polskiego handlu zagranicznego przez morze, ale również

jakiego rodzaju, i

jakiego stopnia obróbki towary wchodzą tutaj w rachubę.

Pytania takie powstają u badacza pod wpływem szeregu znanych twierdzeń. Więc najpierw, że droga wodna nadaje się przede wszystkim dla masowych przesyłek, zatem dla surowców i półsurowców.

Komunikacja i tym więcej handel drogą morską wymagają znacznie większego doświadczenia niżeli drogą lądową. Tymczasem zarówno Polska jako ogół, jak i Polacy jako praktycy byli w tym względzie bodaj zupełnie bez doświadczenia i bez przeszłości handlowej i komunikacyjnej.

Znanym jest także twierdzenie, że morze ułatwia rozprzestrzenienie się handlu. Dlatego w wypadkach szczególnych przeszkód, np. w kryzysie ułatwia przetrzymanie depresji, gdyż ułatwia dostęp na nowe rynki zbytu, może obniżyć koszty handlowe i pozwala nabywać korzystniej artykuły przywozowe.

Kryzys winien być pierwszorzędnym kryterium gospodarczej roli posiadania dostępu do morza i handlowej roli własnego portu morskiego.

Kryzys, a współcześnie w ogóle tendencje egoistyczne państw, powszechne w świecie, wywołały rozliczne środki zaradcze nie tylko przeciwdziałające skutkom kryzysu, ale również „popędzające" życie gospodarcze i je uwszechstronniające, zwłaszcza w zakresie przemysłu, handlu i komunikacji. Powodować to może rozwój nawet rewolucyjny, tj. nie stopniowo tylko przez skoki. Rozwój taki grozi często załamaniem po jakimś czasie, a co najmniej burzliwością w stanie gospodarczym, na ogół zawrotem i niepewnością.

Dlatego też należy nam w niniejszej analizie zwrócić baczną uwagę na to, czy rozwój roli naszych portów dokonywał się ewolucyjnie raczej (wstawienie Gdyni, stosunkowo nagłe, musiało samo przez się spowodować

nie stopnie ale skoki w rozwoju znaczenia naszych portów), zatem czy jest to rozwój normalny i czy nie grozi nam retrogresja — zarówno co dotyczy ogólnego znaczenia jak i znaczenia branżowego i kierunkowego.

Obroty więc polskie przez polskie porty musimy badać także według biegu lat, nie tylko w kryzysie, ale i przed nim i po nim. Przeprowadzimy analizę statystyczną polskiego handlu zagranicznego w szeregu lat. Wybierzemy jednak z nich przede wszystkim okres 1929—1936, ponadto r. 1937 i 1925. Uzasadnienie wyboru tych czasokresów jest nietrudne.

Rok 1925 możemy uznać jako pierwszy rok po jako takim ustabilizowaniu się norm życia gospodarczego w Polsce — po inflacji i po wyrównaniu skutków wojen: światowej i niepodległościowej, a równocześnie rok przed dodatnio nam pamiętnym strajkiem węglowym w Wielkiej Brytanii.

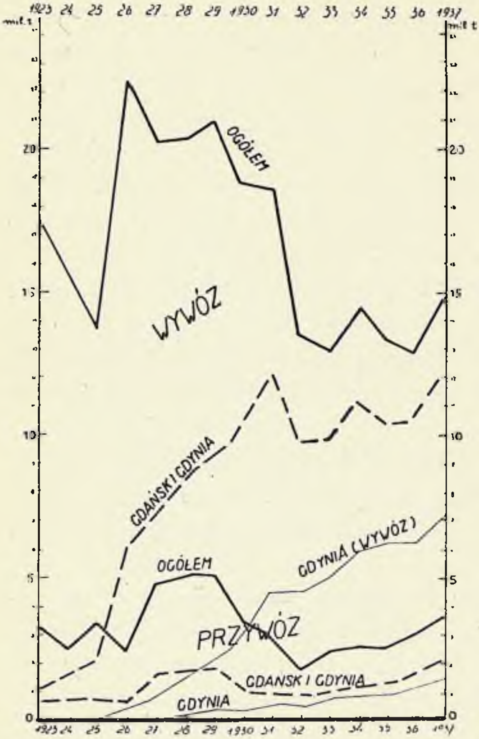
Rok 1929 jest czasokresem, kiedy nasza Gdynia weszła jako istotnie ważkie narzędzie naszego handlu zagranicznego; równocześnie, biorąc sumarycznie czy szczegółowo, jest to czasokres szczytowy rozwoju gospodarczego świata i przede wszystkim jego handlu zagranicznego. Następujące potem lata są okresem spadku wprost karkołomnego w gospodarce świata, zarówno w cenach jak i w ilościach, w handlu jak i w przemyśle, a także w całym szeregu produkcyj górniczej i rolniczej; po spadku zaś następują lata zastoju, względnie wahań, by dopiero od r. 1934 dźwigać się z dna kryzysowego.

Rok 1937 jest czasokresem już normalnym, w każdym razie pozakryzysowym (przynajmniej w olbrzymiej większości krajów, z którymi Polska wchodziła lub wchodzić mogła w łączność handlową), bezsprzecznie zaś jest to okres normalny w porównaniu z rokiem 1938, kiedy to wskutek wstrząsów i gróźb politycznych w Europie nastąpiły wyraźne zmiany — ilościowe, jakościowe i kierunkowe — w światowym handlu zagranicznym [1]).

Nie ostatnim powodem wybrania do naszej analizy lat wymienionych było również staranie, by otrzymać pewne równe czasokresy. I otóż, gdy bierzemy lata 1925, 1929, 1933 i 1937, otrzymujemy rozdział okresu na trzy czterolecia. Przy tym r. 1933 możemy uznać jako czasokres, w którym życie gospodarcze Polski czy świata znajdowało się na dnie, a co najmniej tuż koło dna kryzysu; ponadto jest to czasokres, kiedy powszechnie zaczynały działać sztuczne środki zaradcze wprowadzane przez poszczególne państwa, aby uchronić się przed gospodarczym załamaniem.

---

[1]) Por. także poniżej cyt. St. Z. Szyszkowskiego.



Rys. 1. Polski handel zagraniczny w 1923-1937, wg wagi, i rola w nim polskich portów. — Poland's Foreign Trade 1923-1937, by weight, and the Part of Poland's Ports in It. Note. Haevy lines — totals; the higher ones — export.

W przeciwieństwie do tego, co czynią zazwyczaj ekonomiści, główną uwagę zwrócimy w niniejszych rozważaniach na objętość czyli ciężar obrotów polskiego handlu zagranicznego. Najpierw bowiem wychodzimy z założenia istotnie geograficznego; ponadto rozważanie obrotów według wagi pozwoli nam wyraźnie uzmysłowić sobie, czy i o ile towary niemasowe odgrywają rolę transportową w obrotach naszych portów, a przez to samo zdamy sobie wnikliwiej sprawę z rozwojowego znaczenia portów w polskim handlu zagranicznym [1]).

[1]) Nie tyle objętością, ile liczbą wcale obfitą jest literatura nasza tycząca gospodarczego znaczenia dla Polski jej portów. Jednakowoż są to prawie tylko artykuły publicystyczne, głównie nawet dziennikarskie — różnej wartości, w każdym jednak razie takie, z którymi zazwyczaj należało by się zapoznać. Z całej liczby gospodarczych publikacyj marynistycznych w ostatnich miesiącach chciałbym tu wskazać na doskonałe artykuły syntetyczne T. Ocioszyńskiego i T. Łychowskiego w Polsce Gospodarczej w nr. pt. „Dwudziestolecie Gospodarstwa Polskiego" oraz na znakomity w swoim rodzaju artykuł sprawozdawczy pt. „Rok 1938 w dziedzinie morskiej" St. Z. Szyszkowskiego w Polsce Gospodarczej z 4. II. 1939 r. Materiały statystyczne znajdujemy w normalnych periodykach gospodarczych G. U. S., ponadto w „Małym Roczniku Statystycznym", następnie w rocznikach Rady Interesantów Portu w Gdyni oraz w sprawozdaniach Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego. Niedawno wydany „Rocznik Morski i Kolonialny 1938" Ligi Morskiej i Kolonialnej jest szczególnie obfitym zbiorem danych cyfrowych i tekstowych, dotyczących polskich zagadnień także morskich. Z prac indywidualnych obszerniejszych, chciałbym tu podnieść „Kierunki polskiego handlu zagranicznego" B. Kasprowicza.

Uwzględniając powyższe oraz przystępność szerszym kołom publikacyj wymienionych, w rozważaniach niniejszych pomijać będziemy to wszystko, co już to jest dobrze znane, już też jest podane w wymienionych publikacjach.

I. Ilość i rodzaj polskich transportów w polskich portach.

Rys. 1., podający rzeczywiste ilości obrotów, nie wymaga objaśnienia. Sam przez się wskazuje i tłumaczy jasno rolę Gdańska i przede wszystkim Gdyni w rozwoju ilościowym zagranicznego przywozu i wywozu Polski. Dodatnia w latach kryzysowych rola posiadania własnych portów jest na rysunku wcale dobrze widoczna.

Rys. 2. wskazuje nam główne artykuły polskiego handlu zagranicznego oraz, co szczególnie podkreślamy, „pozostałe towary". Tutaj właśnie należą artykuły również tzw. drobnicowe jak i wszystkie te, których ilości przywozimy względnie wywozimy w ograniczonej mierze. Rysunek podaje lata 1925, 1929, 1933 i 1937. Znamienny fakt przedstawia właśnie grupa „pozostałe". Powszechny jest wzrost udziału naszych portów, wyjąwszy r. 1929 w przywozie włókienniczych, owoców i „pozostałych", a w wywozie jaj i drewna, następnie r. 1937 w wywozie cukru. Ważnym stwierdzeniem jest i to, że w znakomitej większości grup wzrost wybitny roli naszych portów wykazuje już rok 1929, zatem na długo przed podjęciem przez państwo zdecydowanych środków wyraźnie uprzywilejowujących porty.

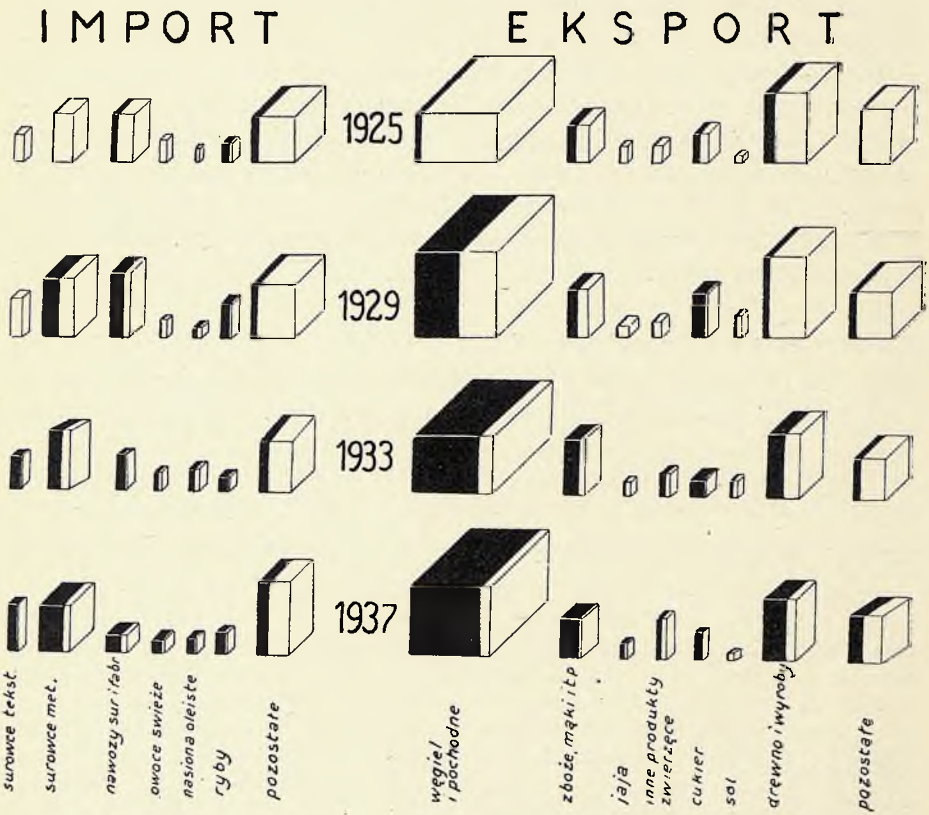
Tabl. 1. Podział rodzajowy polskiego handlu zagranicznego w 1925, 1929, 1933 i 1937 — wg wagi ogółem i % w tym transportów przez polskie porty.

The Kind Division of Poland's Foreign Trade in 1925, 1929, 1933 & 1937: Weight of Totals and %% for their Parts conveyed through Poland's Ports.

Kategoria[1]	1925		1929		1933		1937	
	t	%	t	%	t	%	t	%
	Import							
Surowce włókiennicze . . .	82	5_6	117_5	2_7	94_8	90_5	142_3	92
Surowce hutnicze	542_1	5_6	1562_1	52_5	701_1	58_4	1209_8	89_3
Nawozy	535_7	2_8	766_2	63	104_1	86_4	208_1	99_3
Owoce świeże	38_2	6_3	29_4	4_6	32_2	56_8	60_1	77_5
Oleiste	10_6	18_1	28_3	59_3	65_4	55_5	47_1	73_3
Ryby	54_4	65	103_8	79	43_8	86_2	62_6	98
Pozostałe	2147_7	19_1	2480_6	14_9	1315_3	29_1	1955_1	36_5

[1]) The naming of the groups of goods herewith — see Fig. 2.

	Eksport							
Węgiel	8157_8	7_2	14092_9	54_6	9273_8	82_5	11371_6	87_5
Zboża i mąki	464	41_8	578_6	50_3	655_8	72_4	460_4	88
Jaja	27_1	8_1	55_5	4_8	23_5	37_5	26_4	57_2
Inne prod. hodowli (bez nab.)	51_2	8_3	50_8	34_7	69_1	72	122	63_4
Cukier	196	51_6	297_8	82	113_9	99_8	52_5	95_7
Sól	13_3	6_8	38_7	37_4	19_8	37_5	13_3	28_9
Drewno	3280_3	26_9	3755_6	16_2	1720_3	55_6	1701	71
Pozostałe	1413	1_{05}	2167_6	17_3	1110_7	28_7	1249_8	45_6



Rys. 2. Podział rodzajowy polskiego handlu zagranicznego w latach 1925, 1929, 1933 i 1937, wg wagi i udział polskich portów. (Czarne, to część idąca przez porty polskie. Co dotyczy stosunkowych ilości, zob. tabl. I.) — The Kind Division of Poland's Foreign Trade in 1925, 1929, 1933 & 1937, by weight, and the Part of Danzig & Gdynia in It. (N o t e. In black — the part transported through the ports said. Read from left on as follows: Textile raw — metal raw & manuf. — dungs & chem. fertilizers — fresh fruits — oilseeds — fish — other import — coal & byproducts — grain & its products — eggs — other animal products — sugar — salt — timber & wooden goods — other export. As to the amounts or the scale, see Tabl. I.).

Aczkolwiek węgiel stanowi masę olbrzymią wobec pozostałych transportów, przecież te właśnie transporty stanowią ważką rolę nawet wagowo. Prawda, rozwój ilościowy poszczególnych grup jest różny. W 1933 silnie się cofnął — oprócz owoców, zbóż itp. oraz produktów mięsnych, ale w 1937 dźwignął się wyraźnie — oprócz oleistych w przywozie, zbóż itp., cukru, soli i drewna w wywozie. Wybitnie podniosła się grupa „pozostałe".

Właśnie co dotyczy tej grupy, wniknijmy głębiej, pomiędzy innymi dlatego, ażeby zbadać jak wielką jest różnorodność artykułów w nią wliczonych. Chodzi nam jednak zasadniczo o to, czy porty nasze stały się ośrodkiem transportowym również dla artykułów szczególnych, tj. takich, które nie są towarem masowym lecz wybitnie drobnicowym i to fabrycznym.

Nasuwać się bowiem muszą pytania, czy są artykuły, które w zasadzie nie korzystały z drogi morskiej, a także które korzystały wbrew ewentualnym naszym przypuszczeniom, i o ile korzystały z portów naszych. Wystarczy nam w tym względzie, gdy poznamy wartości względne. Będzie bowiem dla nas tutaj dostateczną odpowiedzią, gdy stwierdzimy, że również szczególne towary szły drogą morską, nawet jeśliby to były obroty nieznaczne; pamiętać bowiem trzeba, że jesteśmy całkiem młodym społeczeństwem na morzu, a port, w którym gospodarzymy tylko sami, jest również całkiem świeżej daty.

Otóż rys. 3 przedstawia, w jakim procencie niektóre grupy towarowe obrotów polskich z zagranicą korzystały z naszych portów. Widoczne tu fakty sa bezsprzecznie bardzo zadowalające. Okazuje się bowiem, że w wywozie cały szereg artykułów specjalnych — np. futra, artykuły skórzane, kauczukowe, kosmetyki, ekstrakty i farby, czapki i kapelusze, specjalne artykuły gotowe naszego włókiennictwa i odzieżnictwa, również sprzęty biurowe, specjalne artykuły metalurgiczne, nawet rolnicze narzędzia, zabawki i artykuły sportowe przechodziły drogą morską więcej niż w połowie całego ich wywozu z Polski.

Szczegółowa statystyka handlu zagranicznego za 1937 r. nie podaje obrotu via porty polskie jedynie przy kamieniach szlach., a tylko wywóz przy wachlarzach, zaś przywóz przy dziełach sztuki, wosku, korku i wyrobach z niego, zegarach, broni, parasolach, laskach, wyr. z mat. plast., biżuterii niepraw. i metalach szlachetnych.

Charakterystyczne wnioski dają się wyciągnąć, gdy porównamy na rys. 3 ważność portów przy wywozie a przywozie poszczególnych artykułów. Uwzględniając szczegółowiej osobliwe z nich, procent udziału portów w całości obrotu danego artykułu przypada większy

dla przywozu niżeli wywozu:

owoce, jagody	78 —51
art. kolonialne	99,5—67,9
mąka, kasza	99,8—92,5
przetwory mączne . .	97,7—11,8
pasze treśc.	92,5—71
nasiona	73,3—48,9
wiklina	91 —19,1
wyroby koszyk. . . .	55,5—36,6
drewno farb.	87 —26,2
barwniki synt.	26,5— 0,4
wyciągi i farby . . .	90,3—71,8
tłuszcze i oleje rośl. . .	97,5—37,3
,, ,, przetw.	97,6—26,2
paliwa mineralne . . .	63,5—16,8
surówka, żelazo, stal .	93,5—67
wagi, narzędzia . . .	31,7—14,5

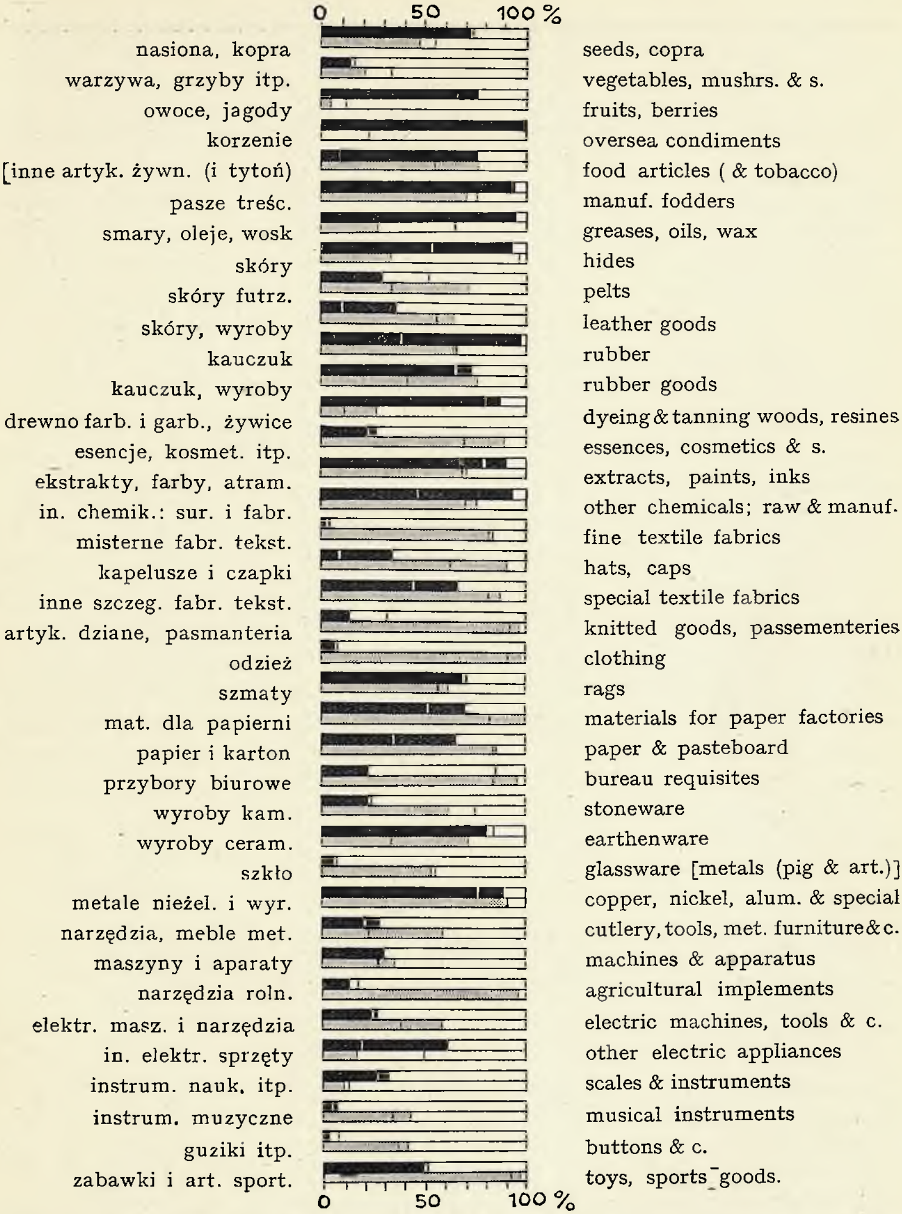
dla wywozu niżeli przywozu:

wyroby cukiern. . . .	30,7—52,8
przetw. warzyw. owoc.	36,1—95,2
tytoń i wyroby . . .	52,5—96,2
olejki eteryczne . . .	26,7—89,8
środki farmaceut. . .	14,2—25
kleje, żelatyna	60,8—100
tiule, firanki	1,9—83,3
jedwab. nat. i szt. . .	10,4—37,5
wojłoki, pilśn. . . .	66,5—87
mat. i wyr. dziane . .	13,5—96,3
bielizna, konfekcja . .	69,5—97,8
wyroby z kauczuku .	73,3—76,3
książki i wytw. graf. .	24,1—40,2

Tabl. II. Procenty udziału polskich portów w polskim handlu zagranicznym, branym wagowo, w 1925, 1929, 1933 i 1937 — wg szczególnych grup towarowych.

Danzig & Gdynia's Share Percentages of Poland's Foreign Trade, accounted by weight, in 1925, 1929, 1933, 1937 — acc. to Particular Commodity Groups.

Grupa towarowa	1925		1929		1933		1937	
	i	e	i	e	i	e	i	e
Zboże i strączkowe Corn, peas & c.	23_9	42_5	54_8	49_8	57_8	71_5	48_5	85_5
Mąki, kasza, słód Flours & c., malt	31_4	19_6	28	76	76	82_5	99_6	92
Owoce, jagody jad. Fruits, berries	11_3	5	11_7	1_8	55_8	1_7	77_5	5_7
Okopowe i warzywa Potatoes, vegetbs. & c. . . .	3_7	4_4	5_1	48_7	4_5	7_5	15_6	23_7
Orzechy, korzenie, herbata, kawa Nuts, coffee & c., condiments	58_7	11_9	65	43_4	94	4_3	99_4	6_8
Tytoń, papierosy Tobacco, cigars & s.	15_3	74	32_2	8_8	60_3	88_5	52_5	95_4



Rys. 3. Procentowy udział polskich portów w wadze a wartości handlowych obrotów Polski z zagranicą w r. 1937 w niektórych szczególnych artykułach. (Rząd z czarną częścią jest dla przywozu, drugi dla wywozu. Kreski widoczne odnoszą się do wartości; inaczej procenty wartości są zgodne z procentami wagi). — The Participation of Poland's Ports by percentages, in Weight and in Value, of the Poland's Foreign Trade of 1937 in some Particular Commodities. (N o t e. The row with black fleck is for import, the other for export. The apparent dots are for the value; otherwise the percentages for value agree with those for weight).

Grupa towarowa	1925		1929		1933		1937	
	i	e	i	e	i	e	i	e
Wyroby cukiernicze Confectioneries	4_6	24_5	44_6	50_8	73_5	51	34	42_6
Zwierzęta, wytwory oprócz tłuszcz. technicz. Animals, meat & s.	41_4	2_8	79	20_8	71_7	19_8	9_5	63_2
Skóry Hides, leather	32_2	25_5	23_9	28_9	57	20	94_3	34_1
Obuwie i wyr. skórz. All leather goods	15_5	34_4	8_2	24_6	30	10_2	11_8	64
Futra Pelts	2_5	6_9	1_5	1_5	18_8	15_8	29_4	72_4
Pasze treśc. Manuf. fodder	4_5	17_6	31_2	17	41_3	64_5	92_2	71_3
Kauczuk, gutaperka Rubber & s.	51_2	—	35_7	85_5	67_6	34_5	98	66
Gumelastyka i wyr. India rubber & r. goods	20_6	7_2	54_3	16_8	65_3	45_3	72_6	76_5
Przetwory chem., farm. i farby Chemicals, paints, drugs	38_8	7_9	16_5	11_8	77	52_5	93_5	76
Środki lecznicze Medic. sanit. goods	65_8	0,1	35	8,9	32_7	0,2	14_2	25
Kosmetyka Cosmetics	19	14_5	12_8	63_3	15^5	32_8	26_7	90
Barwniki synt. Synth. paints	3_9	0,3	1_9	19	9_3	29_7	24_7	0,4
Surowce do wyr. pap. Mat. for paper factories	6_6	20	13_7	29_3	40	39_7	70_8	100
Tektura i papier Pasteboard & paper	19_4	48_8	17_5	13_4	66	62_5	63_3	84_7
Książki i pisma Printed matter	16_3	24_2	7_9	24	22_9	29_8	24	40_4
Wyroby z pap. i tekt. Paper goods	9_4	3_3	10_3	9_3	39_6	38_2	24_1	40_4
Tkaniny baweln. Cotton goods	23_5	11_8	21_2	15	23_1	56_5	1_9	84_5
Cerata, linoleum Waxcloth & c.	36_4	—	59_5	—	47_5	8_8	66_5	8_8
Bielizna wszelka Linen	11_8	9_8	14_4	17_6	8_3	87_5	6_7	98
Guziki, spinki Buttons & c.	8_8	30_4	7_6	2_9	—	4_3	2_7	52_3
Przyrządy elektrotechn. Elec. appliances	8_7	0,2	1_1	0,5	46_5	25_6	16_1	36_5

Grupa towarowa	1925		1929		1933		1937	
	i	e	i	e	i	e	i	e
Maszyny, aparaty Machs. & appars.	20_4	6	15_5	6_3	25	39_2	28_8	52_5
Przybory sportowe Sports goods	3_6	98_2	15_5	22_5	51_8	23_3	49_2	95_5

i — polski (Poland's) import.
e — polski (Poland's) eksport.
Małe cyfry oznaczają dziesiętne, — Small ciphers are for decimals.

Tabela II zawiera tegoż rodzaju procenty dla lat 1925, 1929, 1933 i 1937. (Przygotowanie tabeli nastręczało trudności, gdyż należało podać towary w grupach, a w okresie sprawozdawczym nastąpiły wielkie przemiany w klasyfikacji). Jest rzeczą znamienną, że rozwój nie przedstawia się tutaj tak zadowalająco jak to wypada na rys. 2. W wielu artykułach właśnie w r. 1929 przedstawia się on ujemnie. Nawet w 1933 okazują się niższe procenty dla ruchu przez porty polskie niżeli w r. 1929 w szeregu artykułów: 3 przy przywozie, a to okopowe itp., środki lecznicze i bielizna, 7 przy wywozie, a to owoce itp., okopowe, skóry i wyroby, środki lecznicze i kosmetyczne. Ale również w 1937 obniżył się procent przypadający na nasze porty przy przywozie dla wyrobów tytoniowych i cukierniczych i produktów zwierzęcych, dla obuwia, wyrobów leczniczych, papierniczych, tkanin, bielizny, przyrządów elektrotechnicznych i sportowych, a przy wywozie tylko dla cukierniczych i impregnowanych tkanin. Wskazuje to:

1. wzrost znaczenia naszych sąsiadów lądowych dla całego szeregu gotowych artykułów, do Polski dowożonych, jednakże
2. ostatecznie bardzo silne znaczenie portów polskich dla całego szeregu gotowych artykułów z Polski wywożonych;
3. na ogół, acz znaczenie morza wzrastało stale nawet dla osobliwych artykułów, to przecież ten wzrost wykazuje poważne wahania.

Dowodzi to również naszych niejako poszukiwań handlowych na drodze morskiej przy wywozie, a co najmniej niepewności przy przywozie — czyli przy nabywaniu artykułów na rynkach zamorskich.

Summa summarum rozwój wyzyskiwania drogi morskiej przez własne porty pod każdym względem przedstawia się niezwykle pozytywnie w porównaniu z tym, co było przed uzyskaniem niepodległości gospo-

darczej. Nie mając w ogóle ścisłych i szczegółowych danych dla lat przedwojennych, przytoczymy dane częściowe — średnie roczne obrotów w okresie 1911/13 i 1922/23 przez Gdańsk, jedyny wtedy port ziem polskich:

	Przywóz tys. t (import)	Wywóz tys. t (export)
1922/23	561	784
1911/13	1,138	1,131

The sea traffic in Danzig, by thous. t. — The table below shows the groups of goods: agricult. cereals manuf. — dtto raw — fish, meat & their products — timber & sim. — raw & manuf. metals — other mineral goods — textiles raw & manuf. — chem. materials & goods. Before the World War Danzig has been the only port for Poland of to-day.

Grupy towarów w 1911/13

	Przywóz tys. t (import)	Wywóz tys. t (export)
roślinne rolnicze, fabrykaty i półfabrykaty . .	22,9	442,1
roślinne surowce	32,5	402,8
śledzie i in. zwierzęce prod.	42,6	—
drewno	—	259
metalurgiczne	73,9	7,9
inne mineralne	617,4	5,3
tekstylia	1,2	—
chemiczne	228,8	1,3

W grupie mineralne naturalnie zdecydowanie przeważają węgle. Były one przed wojną artykułem importowym.

Co dotyczy węgla, należy zakończyć ten rozdział rozpatrzeniem jego roli wagowej w obrotach naszych portów — wobec stałego zarzutu przeciwników Polski gospodarczej na morzu, że nasze obroty portowe to obroty węglem i — ponadto — że sam Gdańsk stał się portem węglowym. Zarzut ten ostatecznie upada wobec faktu poniższych liczb:

% udział węgla w wywozie morskim w latach 1931—1936.

The share percentages of coal in the exports through Gdynia and (second row) through Danzig in 1931—1936.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
w Gdyni	92,2	91,4	88	86,6	84,7	82,7
w Gdańsku	83,5	73,5	67,4	61,6	53,6	48,6

II. Rozmieszczenie poziome polskiego handlu zagranicznego z uwzględnieniem roli Gdańska i Gdyni.

„Rocznik Handlu Zagranicznego" za r. 1937 wymienia 157 ziem, czyli jednostek gospodarczych, tj. krajów i wysp. Z nich nie prowadziły wymiany z Polską przez polskie porty następujące kraje, względnie wyspy:

w Europie: Andorra, wyspy włoskie M. Egejskiego, Szpicberg;

w Azji: Hadramut, Oman, Koweit, Nepal, Butan, Makao, Timor Portug., Brunei i Sarawak;

w Afryce: Gwinea Portug., Mauretania, Górna Wolta, Erytrea, Sokotra, Seszele, Kerguelen;

oraz Wyspy Falklandzkie i Ziemie Arktyczne i Antarktyczne.

Do następujących krajów, względnie wysp szedł tylko wywóz polski:

w Europie: Gibraltar, Albania;

w Azji: Jemen;

w Afryce: Libia, Maroko—Tanger, Gwinea Franc., Rio de Oro, Dahomej, Niger Franc., Sudan Franc., Sudan Anglo-Egipski, Wybrzeże Franc. Somalii, Mauritius, Wyspa Reunion, Gwinea Hiszp., Wyspy Ziel. Przylądka, Św. Heleny;

w Ameryce: „kraje Am. Płn. oddz. nie wym.", Str. Kanału Panamskiego, pos. franc. w Indiach Zach., Honduras Bryt., Gujana Bryt., Gujana Holend.

Jedynie przywóz polski szedł z krajów i wysp:

Pos. port. w Indiach, Etiopia, Somalia Włoska, Sao Thome i Principe.

Odwrotnie, tylko przez własne porty dokonywała Polska obrotów z następującymi ziemiami:

w Europie: Cypr;

w Azji: Aden, Wyspy Bahrein, Hong Kong, Mandżuria;

w Afryce: Maroko Franc., Wyspy Kanaryjskie, Senegal, Gambia, Sierra Leone, Afr. Równ. Franc., Wybrzeże Kości Słoniowej, Togo mand.

Bryt., Togo mand. Franc., Kongo Belgijskie, Madagaskar, Mozambik, Rodezja Płd., Rodezja Płn.-Zach., Rodezja Płn.-Wsch., Niassaland Bryt., Tanganiika, Zanzibar, Sudan Anglo-Egipski;

w Ameryce: Haiti, San Domingo, Kuba, Honduras, Guatemala, Salwador, Costa Rica, Gujana Franc., Paragwaj.

W całości przez porty własne Polska jedynie wysyłała transporty do następujących ziem:

w Europie: Islandia;

w Afryce: Egipt;

w Azji: Afganistan, Cejlon, Syjam, Indochiny, Borneo Bryt. oraz Oceania i Australia;

a w całości tylko odbierała transporty z ziem:

w Europie: Malta;

w Azji: Syria, Hedżas i Nedżd, Irak;

w Afryce: Algier, Tunis, Etiopia, Somalia Bryt., Kenia i Uganda, Zw. Płd. Afryki, Kamerun Franc., Kamerun Bryt., Nigeria, Liberia;

w Ameryce: kraje w Am. Środ., Kolumbia, Peru, Boliwia, Urugwaj, Chile;

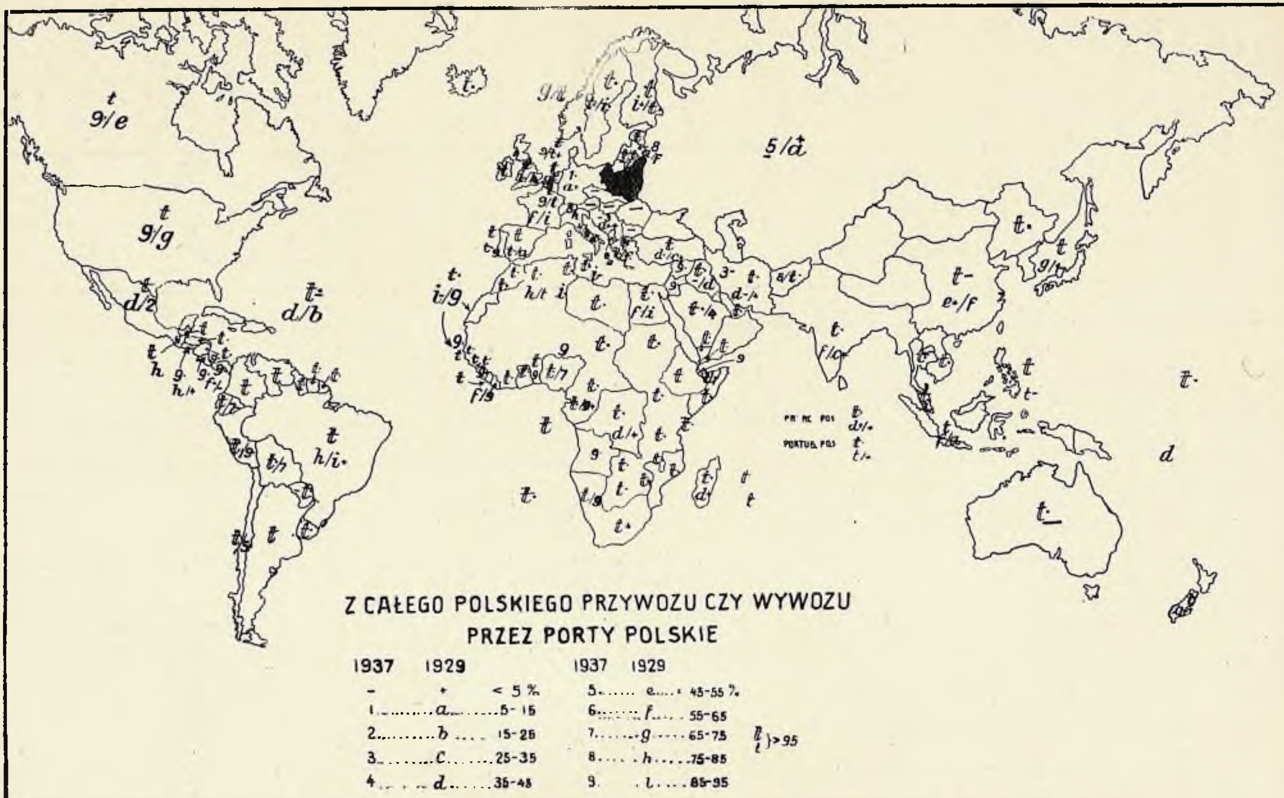
oraz Nowa Zelandia.

Biorąc sumarycznie obrót handlowy między Polską i poszczególnymi krajami według wagi, rys. 4 wskazuje nam, jaki procent z poszczególnych obrotów przywozu i wywozu pomiędzy Polską a wyróżnionymi krajami przechodził przez polskie porty w r. 1937 a 1929. Szczegółowe badanie rysunku wskazuje w r. 1937 w porównaniu z r. 1929 silny wzrost ilości krajów, z którymi Polska pozostawała w łączności handlowej, a również w przeważającej ilości wypadków wzrost procentu dla obrotu przez polskie porty.

Tabl. III. Procenty udziału polskich portów w polskim handlu zagranicznym, branym wagowo, w latach 1925, 1929, 1933 i 1937 — wg krajów.

Danzig & Gdynia's Share Percentages of Poland's Foreign Trade, accounted by weight, in 1925, 1929, 1933, 1937 — acc. to Countries.

Kraj — Country[1])	1925		1929		1933		1937	
	i	e	i	e	i	e	i	e
Europa								
Litwa	57_3	45	2	58	94	77_8	80_8	98_6
Łotwa	3_3	28	9_3	64_3	42_5	70_5	80_8	78_6



Rys. 4. Procenty udziału polskich portów w polskim handlu zagranicznym, wg wagi, w r. 1937 a 1929 z poszczególnymi krajami. (Znak przed kreską / oznacza import, po — eksport, a tylko jeden — oba rodzaje; — po znaku mówi, że % jest blisko dolnej granicy danej klasy, zaś . blisko górnej granicy). — Danzig & Gdynia's Share Percentages of Poland's Commerce with Foreign Countries in 1937 and 1929 (by weight). (N o t e. Symbol before / shows import, & after — export; only one — both; — after symbol denotes the percentage is near the lower class—limit, & . about the higher limit, or = 100%).

Kraj — Country[1])	1925		1929		1933		1937	
	i	e	i	e	i	e	i	e
Estonia	84_8	99_4	85_6	99	98_6	67_8	92_5	99
Finlandia	96	89_5	85	99_5	94_5	100	99_3	98
Szwecja	47_5	89_4	97_5	94_3	89_3	99_6	99_8	99_8
Norwegia	76_5	91_7	67_7	99_9	99_5	99_8	99_8	99_5
Dania	91_5	83_3	89_8	96	82_5	99	99_6	99_5
Anglia	35	84	87_5	81_5	97_8	96_8	99_5	99
Holandia	71_3	68_2	73_2	71_8	92_5	81_6	96_4	88_4
Belgia	72_9	90_3	82_4	81_6	96_4	96_5	97_4	97
Francja	54	53_2	60_6	91_3	77_3	97_3	91_5	98_8
Portugalia	—	—	95_8	89	97_8	97_3	100	100
Hiszpania	53	39_7	99_6	9_8	67_3	95_6	99_6	88_6
Włochy	2_7	13_5	41_3	44_6	72	96_3	40_3	60_5
Grecja	1_4	88	95_5	62_8	78	98_2	97_6	99_9
Jugosławia	9_2	0,002	5_2	0,0024	3_1	29_2	1_6	29_3
Bułgaria	17_3	0,02	1_3	—	77_8	1	0,76	15_7
Turcja	32_2	0,043	43_6	25_4	50	84_3	87_8	98_5
Azja śródziemn. (Mediterr.) i Afryka								
Syria	—	—	36_4	0,82	49_2	83_7	27_4	100
Egipt	17	18_6	58_8	91_6	98_5	95_5	99_9	100
Tunis	—	—	97_2	99_7	—	—	100	99_8
Alger	23_6	0,22	77_8	100	—	—	100	99_9
Liberia	—	—	63	100	77_2	—	100	93
Kongo Belg.	—	—	44_3	0,01	99_5	23	100	100
Zw. Płd. Afryki (Union of S. Afr.)	—	—	—	—	7_3	0,34	100	95_2
Madagaskar	—	—	36_9	—	—	—	100	100
Azja połudn. (Southern)								
Irak	—	—	—	43_3	—	94_6	100	100
Iran	—	—	36_4	0,82	49_2	83_7	27_4	100
Afganistan	—	—	—	—	100	—	83_5	100
Indie Bryt.	45_5	81	62	25_8	97	89_8	100	99_5
Cejlon	—	—	77_3	—	86	99_3	93_3	100
Pos. Portug. w Indiach	—	—	99_7	—	—	—	100	—
Pos. Franc. w Indiach	—	—	36_5	—	100	44_8	—	100
Daleki Wschód (Far East)								
Indochiny	—	—	—	—	—	—	100	100
Sjam	—	—	99_7	—	100	91	95_8	100
Malaje Bryt.	—	—	90	—	85_3	100	99_8	99_3
Indie Holend.	—	—	58_5	10_1	88	46_8	100	99_2

Kraj — Country[1])	1925		1929		1933		1937	
	i	e	i	e	i	e	i	e
Filipiny	—	—	98_5	96	100	—	99_6	99_8
Chiny	44_8	0,24	58_5	53	95	57	99	95_5
Japonia	44_2	10_6	71_2	41	97_5	47_2	98_7	98_5
Pacyfik połudn. (South..)								
Oceania	—	—	41_8	—	—	—	99_8	100
Australia	76_8	99_5	3_9	0_{39}	88	88_5	100	100
Nowa Zelandia	—	—	7_5	0,24	98_2	—	100	99_5
Ameryka Południ. (South)								
Chile	99_5	—	—	—	51_7	28_6	100	54_3
Argentyna	27	77_2	—	—	83	49_2	99_9	99_8
Brazylia	78_8	87	—	—	96_3	96_3	99_4	99_8
Ameryka Środkowa (Middle)								
Haiti	—	—	93_6	—	—	—	100	100
San Domingo	—	—	—	—	—	—	100	100
Kuba	—	—	44_4	37_6	—	—	100	100
Nikaragua	—	—	66_8	—	—	—	99_8	100
Salwador	—	—	78	—	—	—	100	100
Kostarika	—	—	57_2	—	—	—	100	100
Meksyk	—	—	41_7	19_6	84_2	55_4	99_9	99_4
Ameryka Północna								
U. S. A.	57_8	78	70_8	68_5	96_5	91_4	100	93_5
Kanada	40_7	11_1	53_5	56_5	12_1	99_5	100	94_5
Kraje poprzednio niewyszczególnione (Countries non accounted before)								
Irlandia	—	—	—	—	94_5	99_7	99_9	99_3
Islandia	—	—	—	—	100	100	100	100
Maroko, Tanger	—	—	—	—	100	8_8	—	29_9
Płd. Zach. Afryka (South West Afr.)	—	—	—	—	83_3	63_2	99_6	94
Gujana Bryt.	—	—	—	—	100	—	—	100
Gujana Franc.	—	—	—	—	—	—	100	100
Gujana Holend.	—	—	—	—	100	100	—	100
Wenezuela	—	—	—	—	90_3	1	99	99_9
Kolumbia	—	—	—	—	77_3	91_5	100	99_8

Kraj — Country[1])	1925		1929		1933		1937	
	i	e	i	e	i	e	i	e
Ekwador	—	—	—	—	63_3	—	99_8	67_3
Peru	—	—	—	—	93_8	28_9	100	90_6
Boliwia	—	—	—	—	45_4	23_8	100	75
Paragwaj	—	—	—	—	97_2	72_3	100	100
Urugwaj	—	—	—	—	57_6	1_{42}	100	97_5

i — polski (Poland's) import.
e — polski (Poland's) eksport.

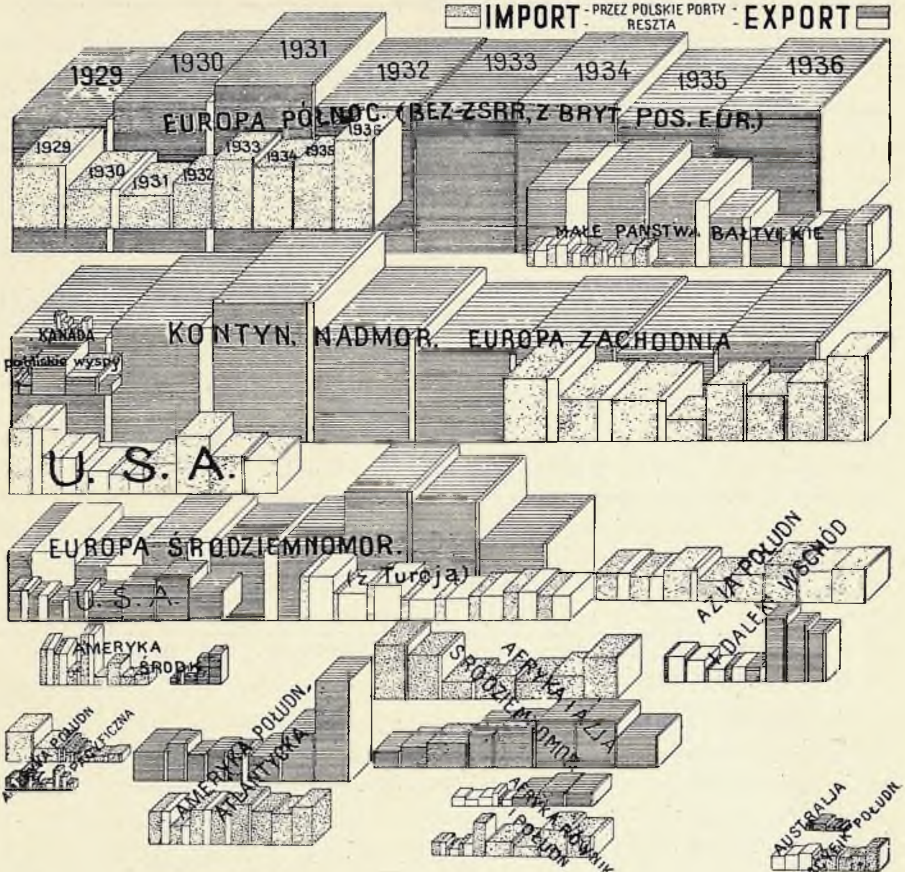
[1]) Kraje są uszeregowane wg kontynentów, wzajemnego położenia (sąsiedztwa czy oddalenia) wobec siebie i wobec Polski, wzgl. w stosunku do drogi morskiej Polska — poszczególne kraje.

The Countries are arranged acc. to Continents, their situation (adjacency and proximity) in relation to each other and to Poland, also in relation to the maritime routes Poland — respective countries.

Tabl. III przedstawia zagadnienie na tle lat, mianowicie procenty za 1925, 1929, 1933 i 1937. Rozwój przedstawia się tutaj zadowalająco. Obniżenie się udziału portów w szeregu wypadków w r. 1937 tłumaczy się położeniem danego kraju wobec Polski (np. Estonia, Włochy) lub położeniem na linii szlaku palestyńskiego, obsługiwanego przez naszą żeglugę (np. Afganistan). Rok 1929 wykazuje na ogół wzrost znaczenia morza, ale liczne są również przykłady cofnięcia tego znaczenia. Rozprzestrzenianie się handlu polskiego po świecie w bieżącym dziesięcioleciu stwierdzamy i przez to, że G. U. S. wymienia szereg dodatkowych krajów (jak tabl. III).

Rys. 5 przedstawia rozwój handlu zagranicznego Polski z poszczególnymi obszarami w okresie 1929—1936 z zaznaczeniem udziału naszych portów. Z przyczyn trudności technicznych, a równocześnie celem ułatwienia zrozumienia rozwoju w owym szczególnym okresie kryzysowym, należało podzielić powierzchnię ziemi, naturalnie wg państw, na pewne kompleksy, obszary. Podobnie jak to uczynił dr B. Kasprowicz, dyrektor Rady Interesantów Portu w Gdyni, przyjęliśmy tutaj jako kryterium sąsiedzkie położenie krajów wobec siebie a komunikacyjne wobec Polski; w wielu też przejawach kraje tych obszarów są do siebie podobne strukturą gospodarczą.

Wnioski, które się same narzucają z rys. 5, są wybitnie konstruktywne i mocne. Przede wszystkim są w pełni zadowalające, jeśli chodzi o ciężar gatunkowy naszych portów. Biorąc przede wszystkim kraje



Rys. 5. Rozwój polskiego handlu zagranicznego z poszczególnymi obszarami świata w latach 1929-1936, wg wagi, a udział w tym polskich portów. (Dane co do ilości i szczegółów zob. tabl. IV). — Poland's Commerce with Particular Regions and Danzig & Gdynia's Part of It in 1929-1936 (by weight). (N o t e. As to amounts and particulars see Tabl. IV.).

europejskie, to o ile dostęp do nich jest, żeby tak powiedzieć, naturalny dla nas drogą morską, — przełomowym okresem przerzucenia prawie całej (zupełnie normalne zjawisko gospodarcze, że jest to tylko prawie całe a nie całe) naszej wymiany stał się r. 1931. Natomiast kraje, do których mamy dostęp naturalny drogą lądową (np. do Włoch, Finlandii), dopiero w okresie późniejszym osiągnęły wymianę z Polską zasadniczo przez porty polskie, przy czym:

1. bliższe państwa, jak Małe Kraje Bałtyckie, wykazują procentowe wahania, natomiast dalsze kraje — Zachodnia i Śródziemnomorska Europa — rozwój stały;

2. co dotyczy zarówno Małych Krajów Bałtyckich jak i krajów Zachodniej Europy Kontynentalnej wygląda, jak gdyby silniejsze znaczenie naszych portów zachodziło w przywozie niżeli w wywozie — biorąc naturalnie procentowo; natomiast w obrotach ze Śródziemnomorską Europą (do której włączyliśmy także Rumunię i Bułgarię) jest odwrotnie — i to wybitnie: procentowo przywóz polski stamtąd drogą lądową jest nadal wysoki.

Tabl. IV. Maksima i minima polskiego obrotu handlowego wg wagi z poszczególnymi obszarami świata oraz procentowego udziału w tym polskich portów w okresie 1929—1936.

Maxima and minima of Poland's Foreign Trade, by weight, with particular Regions and of Share Percentages in It of Poland's Ports in 1929—1936.

Obszar — Regions	Import				Eksport			
	tys. ton — thous. ogółem		% przez porty		tys. ton — thous. ogółem		% przez porty	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Bałtyckie państwa małe Small Baltic Countries	6_2	21_9	34_9	91_6	87_4	1013_0	45_4	95_0
Półn. państwa Europy (z bryt. pos. w Eur., a bez Rosji) North Eur. (with Brit. E.Poss., & without Russia)	241_2	598_9	85_0	99_6	4435_5	5608_1	94_9	99_5
Kontynentalne zach. państwa Europy Contin. West Maritime Eur.	241_4	584_9	74_0	98_6	2902_3	4623_1	91_0	97_6
Śródziemnomorskie państwa Europy (z Turcją) Mediter. Europe (with Turkey)	77_2	166_9	14_0	47_5	839_0	1917_4	35_9	282_6
Afryka i Azja Śródziemn. (bez Turcji) Mediter. Asia & Africa	28_2	203_9	88_1	100_6	40_9	239_4	94_2	100_6
Afryka równ. i połudn. Equat. & South Africa	4_0	64_5	25_0	96_4	2_2	32_6	25_3	97_5
Azja połudn. i Daleki Wschód South Asia & Far East	76_2	138_4	58_0	99_6	17_1	85_4	15_9	98_4
Australia z Oceanią [1]) Australia & South Pacific	8_4	15_6	57_2	89_3	1_6	5_4	99_6	100
Pacyf. Amer. Południ. Pacific South America	1_2	73_9	50_1	98_9	1_2	10_0	33_9	70_0
Atlantycka Amer. Południ. Atlantic South America	25_0	54_3	56_0	87_3	35_1	376_6	70_3	99_6

Obszar — Regions	Import				Eksport			
	tys. ton — thous. ogółem		% przez porty		tys. ton — thous. ogółem		% przez porty	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Ameryka Środkowa Middle America	3_2	25_9	36_0	99_6	1_9	11_6	50_0	99_6
Stany Zjedn. Am. Płn. U. S. A.	71_2	246_9	35_1	100_4	35_0	156_5	49_0	98_4
Kanada z bliskimi wysp. Canada & near islands [2] [3]	1_1	3_9	33_9	94_6	2_2	126_4	94_5	100_6

[1]) Nie było wywozu w 1929—1932 — no export.
[2]) Nie było wywozu w 1929—1931 — no export.
[3]) Nie było przywozu w 1932—1934 — no import.

Małe cyfry przy zwykłych liczbach oznaczają **rok**, w którym zaszedł dany fakt — Small cipher by normal ones denote the **year** of the fact —
$_9$ = 1929- $_0$ = 1930- $_1$ = 1931 itd. — & so on.

Co dotyczy dalszych krajów, to Śródziemnomorska Afryka i Azja już od początku badanego okresu, tj. od 1929 r. wykazują bardzo wysokie wyzyskiwanie portów naszych.

Pozostała Afryka oraz pozostała Azja (bez rosyjskiej części) szczególnie silną zmianę na korzyść naszych portów, a również na wielkość naszej wymiany handlowej — zwłaszcza w wywozie — wykazują od r. 1934. Rozwój z Australią i wyspami Południowego Pacyfiku, procentowo korzystny dla naszych portów, ogólnie jest nie zadowalający, bo niski i prawie tylko przywozowy. Ułomnym, ale stale zadowalającym co do portów jest nasz obrót z Ameryką Środkową i Południową Pacyfiku; lecz szczególne, że w naszym wywozie do ostatnio wymienionego obszaru wysoki procent nie korzystał z naszych portów. Całkiem zadowalająco przedstawia się obrót z Atlantycką Ameryką Południową i ze Stanami Zjednoczonymi, jeżeli chodzi o procenty udziału Gdyni i Gdańska. Podobnie jest w naszej wymianie handlowej z Kanadą oraz bliskimi jej wyspami na Atlantyku; tylko że ogólna wielkość tych obrotów jest zmienna i mała.

III. Przeciętna wartość jednej tony.

Badanie obrotów portowych pod względem ich wartości ma co najmniej dwojakie znaczenie. Najpierw, ze względu na charakter komunikacji przywykliśmy przypuszczać, że z komunikacji morskiej korzystają —

jak to zaznaczyliśmy we wstępie — przede wszystkim artykuły masowe czyli niżej wartościowe. Dlatego przeciętna wartość artykułów idących przez nasze porty w porównaniu z wartością ogólnego obrotu polskiego w danych artykułach winna wypaść niższa. Jeżeli jest inaczej, znaczy to, że przez porty szły artykuły równo wartościowe, względnie wartościowsze — o ile by wypadało więcej w przeciętnej wartości.

Drugie, jeżeli chodzi o sam import, przywożone artykuły morzem winny wypaść taniej aniżeli przywożone drogą lądową, gdyż droga morska pozwala łatwo na przebieranie niejako rynków zakupu, a więc na zakup tańszy, ponadto przewozi taniej i pozwala łatwiej zaopatrywać się w surowce i półsurowce, w przeciwieństwie do wypadku, kiedy kraj skazany jest na dowóz lądowy, zwłaszcza w takim położeniu geograficznym, w jakim znajduje się Polska.

A co do wywozu, to odgrywa rolę ważną także następujące założenie. Starając się rozszerzyć swe rynki zbytu — czy powiększyć go na rynkach, na których się już znajduje handlowo, kraj wywożący będzie czynił to szczególnie drogą morską — zwłaszcza w warunkach polskiego położenia geograficznego, tym więcej, że będzie usiłował zwiększyć wartością swój wywóz, a to przez wywóz artykułów wyższej obróbki.

Zatem, idąc po myśli wymienionych założeń ekonomicznych, w normalnym układzie stosunków przeciętna wartość jednej tony artykułów wywożonych morzem powinna co najmniej dorównywać wartości jednej tony całego wywozu. Względnie procenty udziału portów w wywozie całkowitym danej grupy, liczonym według wartości, winny conajmiej dorównywać procentom, gdy liczone są według wagi.

Znamienne pod tym względem fakty stwierdzamy na rys. 3, na którym kreseczkami zaznaczyliśmy, jaki procent z wartości ogólnej danego artykułu w poszczególnych grupach przypada na polski przywóz, wzgl. wywóz przez własne porty. W 14 wymienionych tam grupach procent wartości przewyższa w wywozie procent ilości, a w 5 dorównuje, natomiast w 20 jest niższy. Co dotyczy przywozu, to wyższym jest w 11, równym w 7, natomiast niższy w 21.

Biorąc szczegółowiej, sprawa przedstawia się w r. 1937 jak następuje:

1. % wartości pokaźnie większy niżeli % wagi

a) w przywozie		b) w wywozie	
nawozy	50—96	napoje, spir., wina	19—45
ziemie, kamienie, sól	10—30	przetw. spoż., tytoń	75—82
skóry	28—54	skóry futrz., wyroby	38—55
skóry futrzane	29—53	skóry	34—98

woski, tłuszcze, oleje . . .	48—97
wyroby pochodz. mineral. .	41—55
art. farmaceutyczne . . .	14—61
inne przetwory chem. . .	40—66
drewno, korek i wyroby .	27—46
jedwab natur. i sztuczny .	10—25
materiały i wyroby dziane.	13—33
kapelusze, laski	19—70
przybory pisemne	23—86
broń i amunicja	11—82

woski, tłuszcze, oleje . . .	26—67
tłuszcze, olej. przetw. . .	26—68
sur. i odpadki zwierz. . .	31—42
paliwa mineralne	17—82
surowce włókiennicze . .	29—58
bawełna	37—51
jedwab natur. i sztuczny .	38—51
sprzęt elektrotechniczny .	17—76
wyroby kamienne	12—51
wytw. z cementu, betonu .	53—72
broń i amunicja	20—53

The items listed above and below may be obtained from Fig. 3.

2. % wartości prawie równy % wagi

a) w przywozie: zboża strączkowe, nasiona, mąki, kasza i słód, okopowe i warzywa, owoce i jagody, art. kolonialne, tłuszcze i oleje rośl., tłuszcze i przetwory zw., pasza itp., rudy, żużle i pop., kotły, maszyny i aparaty, guziki i spinki, zabawki i gry, wyroby z kamienia, korek i wyroby, kauczuk i surogaty, wyroby ze skóry, tiule i firanki, bielizna, odzież, konfekcja, kleje i żelatyny, świece i mydła, materiały wybuchowe;

b) w wywozie: mięso i wytwory hodowl., przetwory mięsne i rybne, mąki, kasza i słód, cukier, wiklina, wyciągi farb., tiule i firanki, kauczuk i surog., tektura i papier karton., cyna, cynk, ołów, miedź i nikiel, wagi i narzędzia, zabawki i gry, kleje i żelatyna, materiały wybuchowe.

Analogicznie przejdźmy teraz do rozpatrzenia zagadnienia horyzontalnie. Weźmiemy pod uwagę naturalnie te tylko kraje, z którymi obrót przez porty polskie był tylko częściowy, a reszta poszła inną drogą. Otóż % wartości, jaki przypada na transporty importowe idące przez nasze porty w 1937 r., był wyższy w wypadkach tylko dla ziem: Finlandia, Włochy, Jugosławia, Iran, Cejlon, Wenezuela, ale różnice są całkiem nikłe, wyjąwszy jedyny Iran (27% a 62%).

Natomiast znacznie wyraźniejsze i liczniejsze wypadki przewyższania przez % wartościowy % wagowego zachodzą w wywozie, mianowicie: w Afryce: Maroko, Tanger, Maroko Hiszp., Nigeria, Złote Wybrzeże, Kamerun Bryt. (27%—73%), Gwinea Hiszp., Angola, Zw. Płd. Afryki, Somalia Bryt.;

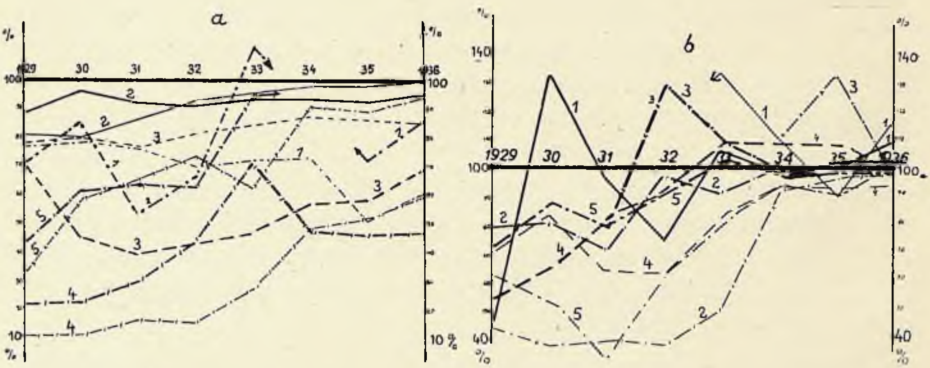
w Azji: Hedżas i Nedżd, Chiny;

w Ameryce: kraje wysp Am. Środk., Meksyk, Ekwador (67%—75%), Peru, Boliwia (75%—92%), Urugwaj, Chile (54%—78%); oraz Nowa Zelandia.

3. % wartości jest równy % wagi

a) w przywozie:
w Europie: Holandia, Portugalia, Hiszpania;
w Afryce: Egipt, Sao Thome i Principe;
w Azji: Malaje Bryt., Chiny, Filipiny;
w Ameryce: Meksyk, Argentyna;

b) w wywozie:
w Europie: Portugalia;
w Afryce: Tunis, Płd. Zach. Afryka;
w Azji: Iran, Indie Bryt., Malaje Bryt., Indie Holend., Filipiny;
w Ameryce: Meksyk, Kolumbia, Wenezuela, Brazylia, Argentyna.



Rys. 6. Procentowe porównanie przeciętnej wartości 1 t polskiego obrotu handlowego przez polskie porty z przeciętną wartością 1 t całkowitego obrotu z poszczególnymi obszarami (jak rys. 5) w latach 1929—1936. — The Average Value, per ton, of Poland's Commerce through Danzig & Gdynia with Particular Regions (as Fig. 5) as Compared, by percentages, with the Average Value of respective Totals in 1929-1936.

a. 1. małe państwa bałtyckie. — Small Baltic Countries
2. Europa pn. (bez Rosji, z pos. bryt.). — North Europe (with British Eur. Posses. and without Russia)
3. Kontyn. nadmor. Europa zach. — Continental West Maritime Europe
4. Europa śródziemnomorska. — Mediter. Europe (with Turkey)
5. Azja i Afryka śródziemnomorska. — Mediter. Africa & Asia

b. 1. Afryka równ. i pd. — Equator. & South. Africa
2. Ameryka Pd. — South America
3. Ameryka Śr. — Middle America
4. U. S. A. — U. S. A.
5. Azja pd. i Daleki Wschód — South Asia & Far East

NB. Linie grubsze — wywóz, cieńsze — przywóz.
Black lines — export, light lines — import.

Na rys. 6 a i b mamy przedstawioną przeciętną wartość jednej tony sumarycznych obrotów przez Gdańsk i Gdynię z poszczególnymi obszarami, jak podane na rys. 5, w porównaniu procentowym do przeciętnej wartości ogólnego obrotu Polski z danymi obszarami w okresie 1929—1936.

Pomijając szczegóły, z rysunków tych stwierdzamy:

1. przeciętna wartość 1 t obrotów w stosunku do przeciętnej wartości 1 t ogólnego obrotu waha się silnie do r. 1932, natomiast od r. 1932 wykazuje rozwój umiarkowany, ale stały, chociaż zazwyczaj trzyma się poniżej przeciętnej wartości ogólnego obrotu z danym obszarem;
2. z biegiem lat następuje poprawa, przy czym zmiany są zazwyczaj małe od r. 1932, a przede wszystkim od r. 1934.

Ogólny wniosek z rysunków jest dodatni, nawet jeśli chodzi o wartość przywozu. Wywóz dołuje na rysunkach w większości wypadków, zazwyczaj jednak z tendencją do wyrównania się z przeciętną ogólnego obrotu; do tego stopnia, że w szeregu wypadków pokrywa się ostatecznie z przeciętną wartością ogólnego polskiego wywozu do danych obszarów.

Porównując dane na rys. 6 z danymi poprzednio za r. 1937, stwierdzamy: 1) w ogóle poprawę dalszą, 2) wzrost wartości polskiego wywozu polską drogą morską do ziem dalej położonych, 3) skierowywanie na porty polskie również przywozu wartościowych artykułów.

IV. Handel zagraniczny poszczególnych ziem polskich przez porty polskie.

Gdy ocenia się rolę Gdańska i Gdyni w naszym handlu zagranicznym bierze się powszechnie kraj ogółem, natomiast zupełnie pomija się znaczenie tych dwóch portów dla poszczególnych okręgów Polski. Główną przyczyną tego jest — z jednej strony — wielka trudność ujęcia takiego zagadnienia liczbowo (zwłaszcza wobec braku dotąd zainteresowania się odpowiedniego sprawą przez nasz G. U. S.), a — z drugiej strony — mozolność obliczeń ze statystyki kolejowej załadowań i wyładowań na poszczególnych stacjach; zresztą dałoby to rezultaty jedynie przybliżone. Jednakże chcąc przecież koniecznie znaleźć jakieś liczby w naszym zagadnieniu, sięgnąłem do statystyki kolejowej.

Właśnie rys. 7 przedstawia obroty kolejowe pomiędzy poszczególnymi dyrekcjami P. K. P. a naszymi portami, uwzględniając jakości wywożone czy przywożone. Podkreślić nam tutaj należy, że rysunek podaje jedynie wartości względne, mianowicie procenty dla każdej z wymienionych kategorii, jakie przypadają z całkowitego obrotu zagranicznego

poszczególnych dyrekcyj kolejowych w danej kategorii towarów na obroty ich przez polskie porty.

Rysunek jest całkowicie łatwy do badania i wnioskowania, więc pominiemy omawianie go. Zwrócimy jedynie uwagę na ten fakt, że:

1) co dotyczy nadania za granicę poszczególnych dyrekcyj, to w okresie 1930 do 1934 najwięcej, i to prawie jednakowo — 96% — skierowywały na morze polskie Dyrekcja Warszawska i Kraina Gdańska, potem — znacznie mniej! — Pomorze (78%), Śląsk (74%) i Kieleckie (68%), następnie — prawie jednakowo, około 50% — Poznańskie, Lwowskie i Kresy politewskie, najmniej zaś — 27% — Krakowskie;

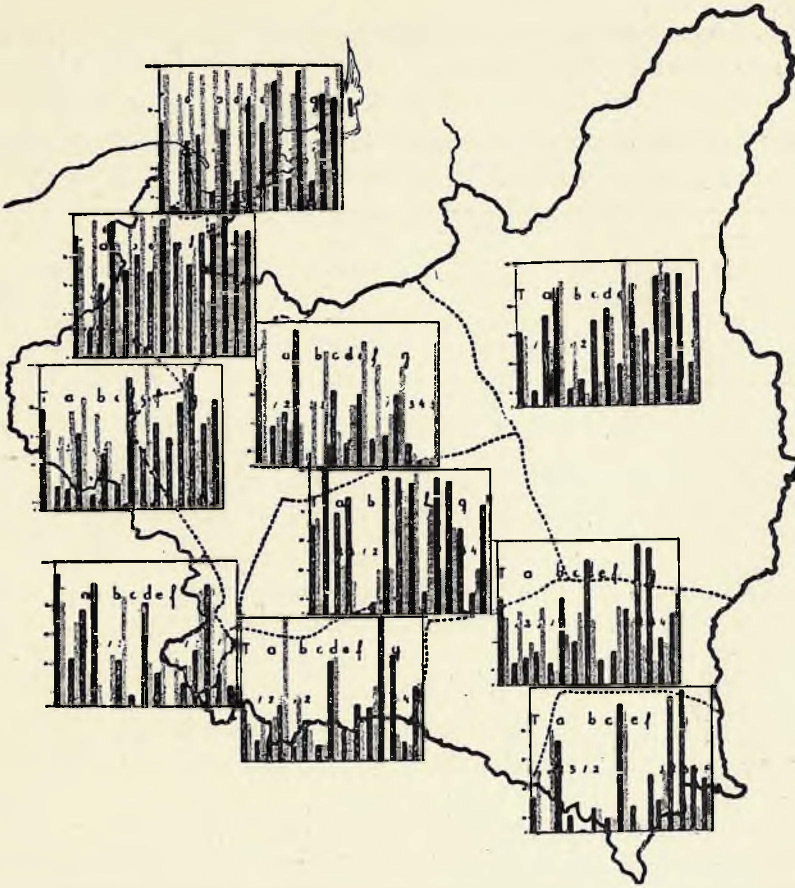
2) co dotyczy odbioru z zagranicy, to na czoło wysuwa się Śląsk — 91% —, potem Pomorze — 85% — i Poznańskie oraz Warszawskie — 70—67% —, a dopiero następnie Gdańskie, odbierające z zagranicy tyle przez morze, ile Kieleckie i Lwowskie; ostatnią jest Dyrekcja Stanisławowska — 25% — a drugą od końca Krakowska — 36%;

3) wyjąwszy Pomorze i Kresy politewskie, w których procentowy stopień odbioru a nadania przez porty polskie jest jednakowy, tylko dla Gdańskiego i Stanisławowskiego okręgu, a już mniej drastycznie dla Kieleckiego, procenty dla odbioru są niższe od procentu dla wysyłki.

Z ostatniego faktu wynika niesłychanie ważny wniosek. Oto, wbrew prawdopodobnym przypuszczeniom wielu, dla olbrzymiej większości ziem polskich przywóz zagraniczny drogą przez porty polskie jest stosunkowo ważniejszy niżeli wywóz tychże ziem, tą samą drogą; czyli dla tych ziem polskie porty są o gospodarczym dla nich znaczeniu najpierw importowym.

Z poprzedniego wynika również ten naturalny wniosek, że porty polskie stały się już w okresie 1930—1934 dla wszystkich ziem polskich bramą wymienną produkcji gospodarczej ze światem, a ważną nie tylko i nie jedynie a nawet w wielu wypadkach stosunkowo nie tyle dla wymiany swych produktów z zagranicą ile dla zaopatrywania się w produkty zagraniczne.

Naturalnie, jeśli weźmiemy pod uwagę rzeczywiste ilości, to znaczenie „masówkowe" portów naszych dla poszczególnych okręgów wypadnie wcale różne. Inaczej być nie może wobec wielkich różnic — nie z winy ani portów naszych ani nawet ostatecznie poszczególnych tych ziem samych — zachodzących pomiędzy poszczególnymi okręgami Polski tak pod względem konsumcji (i kultury) jak i produkcji. Dla nas istotnym zagadnieniem w tych rozważaniach jest nie ilość faktyczna, ile względny stopień użytkowania portów polskich przez poszczególne ziemie Polski.



Rys. 7. Udział procentowy polskich portów w sumach towarowych okresu 1930—1934 kolejowego obrotu zagranicznego okręgów P. K. P. (Granica wschodnia Dyr. Radomskiej jest fałszywa. U samej góry — kraina Gdańska). — Danzig & Gdynia's Participation in the Exchange of Goods by Railroad between Polish Railway Districts and Foreign Countries by Percentages of the sums for 1930-1934. (Note. At the top — F. C. Danzig).

T		— ogółem	— total
a.	1.	instrumenty i narzędzia	— scales, instrum. & tools
	2.	masz. apar. i sprzęt el.	— mach. & appar., elect. appliances
	3.	inne art. met.	— other metal comm.
b.	1.	wyroby kam., cer. i szkło	— manuf. goods of stone, cer. & glass
	2.	inne art. miner.	— other min. comm.
c.		tekst.	— text.
d.		chem.	— chemic.
e.		papiern.	— paper & s.
f.		drzewn.	— timber
g.	1.	skóry zwykłe i futrz.	— hides, leather & pelt
	2.	smary itp., wosk	— oils, greases, wax
	3.	zwierzęta i prod.	— animals & their prod.
	4.	jadalne art.	— edible comm.
	5.	in. roślinne	— other veg. comm.

Czarne słupy — import; jasne — eksport okręgów.
Black columns are for import, the others for export.

Tabl. V. Średnia roczna obrotów kolejowych handlu zagranicznego okręgów P. K. P. z polskimi portami w okresie 1930—1934.

Annual Averages of the railroad traffic in goods of Foreign Trade between Polish Railway Districts and Poland's Ports in 1930—1934.

Dyrekcje kol.	Tony			
	ogółem [1]		maszyny, aparaty, sprzęt elektr. [2]	
	z portów	do portów	z portów	do portów
Wileńska	26.336$_2$ [3]	318$_1$	167	35$_8$
Lwowska	20.656	200.278$_8$	180$_4$	33$_8$
Stanisławowska	5.924$_2$	148.947$_8$	149$_6$	0,2
Krakowska	32.791	115.456	241$_2$	491$_4$
Katowicka	351.823$_6$	7.558.143	312	106
Radomska	34.649$_2$	277.598$_6$	219$_6$	43$_4$
Warszawska	223.365$_4$	1.521.631$_6$	2142	279$_4$
Poznańska	58.778$_4$	229.189$_2$	265$_4$	71$_2$
Toruńska	44.205$_4$	240.420$_8$	415	406$_6$
W. M. Gdańsk	25.392$_2$	99.435$_8$	521$_4$	3.004$_2$

[1]) Totals.

[2]) Machs., apars., elec. appls.

[3]) First numbers are for transports from ports, second numbers — into ports.

Twierdzenia nieprzychylnych nam głosów (właściwie tylko niemieckich) znajdują zaprzeczenie w powyższym zestawieniu, jakoby tylko Polska zachodnia korzystała z portów naszych i nawet jakoby tylko ta Polska zachodnia odgrywała decydującą rolę w wielkości obrotów naszych portów. W załączonej tabeli V podajemy przeciętną pięciolecia rocznego obrotu według wagi poszczególnych dyrekcyj P. K. P. przez porty polskie dla ogólnego przywozu czy wywozu oraz dla grupy towarów z natury rzeczy wykazującej najniższą wagę (pomijając grupę artykułów precyzyjnych itp.). Chcemy bowiem wykazać, że i w tej grupie różnice pomiędzy poszczególnymi obszarami nie są wcale drastyczne i obrót ten nie jest przypadkowy (wyjąwszy okręg stanisławowski).

Tym za mniejsze muszą być uznane te różnice w korzystaniu z naszego dostępu do morza przez nasze poszczególne ziemie, gdy się uwzględni różnice pomiędzy tymi ziemiami ilościowe i jakościowe pod względem produkcji i konsumcji.

Następnie, mimo to, że jedynie śląskie województwo wchodzi właściwie w rachubę pod względem masowej wysyłki węgla i odbioru ciężkich

surowców oraz odpadków (złomu), przecież różnice pomiędzy ilościami poszczególnych Dyrekcyj P. K. P. w przywozie czy w wywozie przez porty polskie nie są w żaden sposób takie, by normalnie i świadomie dozwalały na twierdzenie o jakiejś decydującej przewadze jednego obszaru Polski nad wszystkimi innymi pod tym względem.

V. Konkluzje.

Znajdujemy je prawie co krok w tekście poza wstępem, więc nie będziemy ich powtarzać.

Tu jedynie uogólnimy sobie z poprzednich rozważań i innych doświadczeń co następuje:

Polskie porty stały się wejściem w łączność z całym światem istotnie w Polsce powszechnym — w żaden sposób tylko w Polsce A, ale również w Polsce naddźwińskiej jak i nadsereckiej i nadpruckiej.

Polski handel zagraniczny wygląda w istocie dopiero w bieżącym dziesiątku lat na normalizujący się i narastający, jeśli chodzi zarówno o

wyzyskiwanie portów polskich
rozszerzanie się rynkowe
rozszerzanie się branżowe
utrzymanie rynków osiągniętych
uszlachetnianie się jakościowe.

Dodatnie te wszystkie tendencje rozwojowe wyglądają ostatecznie na stałe.

Jednak: Caveant Consules Reipublicae! Gdyż jest zbyt młodą tak nasza polska państwowa samodzielność handlowa w wymianie światowej jak i w ogóle nasza polska „morskość gospodarcza“ [1]).

Porty własne dopomogły nam w naszym handlu zagranicznym niezwykle wydatnie, tym więcej im więcej własne są one; jednak port — to człowiek, ale tylko rozumnie i usilnie czynny i równocześnie świadomy założeń życiowych i swych celów.

SUMMARY

This is a study of the role which Poland's ports, Danzig and Gdynia, have played in the development of Polish foreign trade, considered

a) by countries and regions as well as by groups and particular kinds of commodities,

[1]) W r. 1938, licząc według wartości, udział Pozaeuropy procentowo obniżył się w naszym przywozie do 34%, a jeszcze silniej w naszym wywozie — do 16%. Spadł ten handel i efektywnie w porównaniu z r. 1937, w przywozie z 452 na 444, w wywozie z 222 na 187 mil. zł. Licząc zaś według wagi, obroty naszych portów wzrosły w roku ubiegłym zaledwie tylko o 1,8% w wywozie, a spadły w przywozie o 4,4%!

b) by years in general and during the period of the last World crisis in particular.

The study also analyses how much and by which kinds of Polish goods as well as by which parts of Poland Polish maritime ports have been used.

The idea for this study originated in the fact that before the World War, when Poland was partitioned, only 8% of export from the territory of Poland of to-day were delivered to the outside of the territories of Poland's partitioners; and as regards the import — 8,5%; now, the respective figures for 1937 run as high as 73% (Poland's export) and 75% (Poland's import).

Another problem of importance for the examination was the question whether this development has been a regular and a normal one — year by year capturing more spots on the Earth and more goods for exportation from Poland and for importation into Poland.

In four chapters — 1) The amount and kind od Polish transports in Poland's ports; 2) The horizontal distribution of Poland's foreign trade accounted by the role of Danzig and Gdynia in it; 3) Average value per ton; 4) The foreign trade of particular Polish districts through the Poland's port — the facts, most of which have been presented on the drawings and tables, have been reviewed, scrutinized and concluded. As to this, the following points are to be stated: —

Poland's ports are used by Poland's foreign trade in a very high degree, even in many kinds of goods and, besides, solely in the exchange of commerce with many a country — though Poland's sea coast acounts only 1,9% of the whole length of the state limits.

That use of these ports by Poland increased not earlier than in the years of Poland's independence of nowadays, but particularly in the last ten years.

This development made rapid but normal strides — no matter what observation point is taken.

This development appears as if to be normalized and in continuous increase.

The use of Poland's ports is universal in the country considered by districts and by commodities as well.

Poland's gains in possessing ports and in using them, when regarded the points solely reviewed is this paper, are indeed most valuable.

By means of her ports only Poland was able to:

1. keep up her foreign trade in the years of crisis;
2. effectively increase her direct commercial connections considered regionally, even with very distant parts of the Globe;
3. manifestly improve her export as regards the state of manufacture of goods;
4. improve her balance of trade by buing goods cheaper and selling them dearer as well as by saving on the costs of transportation.

Poland's ports proved manifestly to be a most efficacious instrument of Poland's foreign trade, especially

a) for its regional distribution,
b) ,, ,, differenciation as regards kinds of goods included,
c) ,, ,, betterment as regards the manufacture state of goods,
d) ,, ,, ,, ,, ,, ,, normality and stability in its development. —

TEORIA UMIEJSCOWIENIA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ W ZASTOSOWANIU DO PORTU GDYŃSKIEGO

LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU PORT DE GDYNIA DE POINT DE VUE THÉORIQUE

Janusz Klimek
Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

(z 1 mapką — avec 1 carte)

I. Wstęp.

Najlepszym sprawdzianem położenia każdego portu jest wielkość i ukształtowanie jego obrotów towarowych i pasażerskich. Wielką dumą napawa nas fakt osiągnięcia przez port gdyński w roku 1937 cyfry 9 147 271 ton obrotu rocznego, a 9 311 332 ton w roku 1938, przez co wysunęła się Gdynia na pierwsze miejsce wśród portów bałtyckich, a na czwarte wśród portów kontynentalnych.

Pojęcie położenia gospodarczego jest dość skomplikowane. Analizie jego poświęca się osobna gałąź wiedzy, znana powszechnie pod nazwą teorii umiejscowienia działalności gospodarczej (Standortstheorie), rozwiniętej przez Alfreda W e b e r a w jego „Reine Theorie des Standortes" (Tübingen 1922) i w „Grundriss der Sozialökonomie" (Abt. 6, Tübingen 1923).

Punktem wyjścia tej teorii jest miejsce wykonywania działalności gospodarczej, gdyż ono determinuje rozwój założonego na nim gospodarstwa. Wybór tego miejsca nie jest dziełem przypadku, lecz wynikiem rozumowego dostosowania się do okoliczności. Poza środowiskiem geograficznym (surowce, komunikacja, środki energetyczne) główną rolę w wyborze odgrywają względy ekonomiczne, a mianowicie chęć uzyskania jak największego zysku drogą oszczędności na kosztach procesów produkcyjnych. Nowsze analizy biorą jeszcze pod uwagę czynniki pozagospodarcze, wymykające się spod obserwacji naukowej, np. psychologiczne, polityczne, jak: warunki osobiste podmiotu gospodarującego,

jego przedsiębiorczość, stopień zorganizowania społeczeństwa pod względem bankowym, kredytowym, istnienie granic politycznych itp.[1]).

Metody i tezy teorii umiejscowienia działalności gospodarczej można zastosować także przy badaniu położenia gospodarczego portu, w naszym wypadku Gdyni. „Handlowym bowiem portem nazywamy ten obszar lądu i wody, gdzie odbywa się wyładunek towaru ze statku morskiego na ląd i załadunek na statek [2])". Port więc jest nie tylko miejscem, gdzie odbywa się jeden z fragmentów obrotu, ale i miejscem produkcji w szerszym znaczeniu. Świadczenia portowe o charakterze mechanicznym (przeładunek) oraz handlowym dają w wyniku zwiększenie się użyteczności dóbr z jego urządzeń korzystających, co według ekonomiki, jest zasadniczą cechą procesów produkcyjnych.

Próbę dostosowania teorii położenia gospodarczego w stosunku do portów na podstawie teorii Webera dał E. Kautz w dziele: „Das Standortsproblem der Seehäfen" (Jena, Fischer 1934), w serii: Probleme der Weltwirtschaft. — Dzieło też Kautza dało wiele myśli i sugestii autorowi niniejszego artykułu.

II. Rola czynnika geograficznego.

W zamierzchłych czasach działalność portu ograniczała się przeważnie do przeładunku i przechowywania towarów. W tych warunkach czynnikiem decydującym, gdzie powstawał i rozwijał się port, było środowisko geograficzne, ściślej, położenie przy szlakach morskich, najbliższe odległości od portów sąsiednich, związek z zapleczem połączony z takimi walorami jak dogodna konfiguracja wybrzeża, ochrona od wiatrów, dobre miejsce pod zakotwiczenie itp. Dzisiaj dzięki rozwojowi techniki port oderwał się jak gdyby od środowiska; tak samo o przebiegu szlaków morskich decyduje coraz silniej polityka morska państw przybrzeżnych.

Po wojnie światowej obserwujemy ciekawe zjawisko porzucania szlaków i ich rozczłonkowania na drobniejsze odgałęzienia. Nastąpiło bowiem podczas tego okresu usamodzielnienie się pod względem przemysłowym krajów zamorskich, dążących do przeróbki na miejscu surowca dotychczas wywożonego. Rozwinęły się wielkie centra handlowe, jak Stany Zjednoczone, Japonia lub powstały nowe państwa, które niedawno odzyskały niepodległość. Do nich zaliczyć należy i Polskę. Pod wpływem kryzysu r. 1929, zapanowała też w wielu krajach tendencja

---

1) Hermann J., Die Bewirtschaftung des Hamburger Hafens. Hamburg 1935, str. 3.

Danker W., Hamburg als Transitplatz. Hamburg 1936, str. 13—36.

2) Hilchen F., Porty morskie. Warszawa 1936, str. 19.

do usunięcia wszelkiego zbędnego pośrednictwa, co pociągnęło za sobą powstanie wielu bezpośrednich linii okrętowych.

Powstaniu państw bałtyckich oraz dążeniu do pominięcia portów przeładunkowych zawdzięczamy nowe ukształtowanie się szlaków na Bałtyku: skrzyżowanie się europejskich szlaków lądowo-wodnych ze wschodu na zachód ze szlakiem południkowym, oraz wtargnięcie oceanicznych linii surowcowych na Bałtyk — morze dotychczas dla nich zamknięte [1]).

Położenie Gdyni w stosunku do szlaków bałtyckich jest korzystne. Leży bowiem prawie w środku Bałtyku blisko skrzyżowania się szlaków równoleżnikowych z południkowymi [2]) i w takim załamaniu południowych wybrzeży Bałtyku, że z tego załamania, w którym leży Zatoka Gdańska, wiedzie najbliższa droga do Morza Czarnego. Ma to szczególne znaczenie dla krajów Europy, położonych na międzymorzu bałtycko-czarnomorskim. Nie bez znaczenia jest także, iż Wisła wielka rzeka Polski i Europy, przybliża się swoimi źródłowymi strugami zarówno do Dunaju i jego dopływów, jak i do Dniepru i Dniestru. Ujście zaś Wisły leży w oddaleniu tylko kilkudziesięciu kilometrów od Gdyni.

W czasach dzisiejszych, dzięki postępowi techniki budowy portów, człowiek wyzwolił się w znacznej części spod zależności środowiska geograficznego, choć współpraca z nim daje ciągle jeszcze dobre wyniki. Można obecnie budować przystanie prawie wszędzie na tych miejscach, gdzie tego względy gospodarcze wymagają o ile nie trzeba się liczyć z trudnościami natury finansowej, względami strategicznymi itp. Gdy zakładano nowy port Gdynię, brano pod uwagę także środowisko. Teren nadaje się do przeprowadzenia robót ziemnych (dolina rzeki, piasek, torf, żwir), pewną tylko trudność stanowi konieczność bicia pod większe budynki pali żelazobetonowych. Co ważniejsze, istnieje w Gdyni możliwość dalszej rozbudowy portu w kierunku północno-zachodnim szeroką pradoliną Redy.

Sam port daje gwarancję spokojnego dokonywania wyładunku oraz wszelkich prac portowych w ciągu całego roku. Naturalny falochron — Hel, oraz okoliczne wzgórza osłaniają go od zachodnich i północnych wiatrów i fal. Dojście do portu jest bliskie, łatwe i bezpieczne,

---

[1]) Heinz R., Entwicklungstendenzen der Deutschen Seehäfen nach Kriegszeiten. Münster 1931, str. 12.

Kloss R., Die Seehandelsstellung der Deutschen Ostseehäfen unter besonderer Berücksichtigung der Wettbewerbslage Stettins, Danzigs und Gdingens. Kolonia 1935.

[2]) Pawłowski St., O położeniu geograficznem Pomorza... Rocznik Tow. P. N. i S. w Gdańsku 1927, t. I., str. 6—7, oraz: Położenie geograficzne Pomorza i Prus Wschodnich. Warszawa 1937 (Słownik Geograficzny, str. 3).

w zimie bardzo rzadko zamarzające. Nie ma tu różnicy między przypływem i odpływem oraz tych rozlicznych niewygód, jakie towarzyszą zazwyczaj portom, położonym przy ujściu rzeki (zamulanie, doki, śluzy). Położenie więc Gdyni jest nawet korzystniejsze niż Gdańska, choć i on należy do portów dobrze położonych[1]). Stwierdzić więc trzeba, że czynniki geograficzne sprzyjały myśli założenia portu we wiosce Gdyni. Stała się ona ważnym węzłem transportowym lądowo-morskim, którego dalszy rozwój uzależniają między innymi również czynniki pozagospodarcze.

III. Czynniki ekonomiczne.

Wprowadzenie tak zwanej gospodarki kapitalistycznej było rewolucją w istnieniu wielu portów. Czynnik ekonomiczny, reprezentowany przez zasadę gospodarczości, osiągnięcia w danych warunkach maksimum korzyści względnie wydajności, przy minimum nakładów, rozstrzygał o bycie portów, z których wiele zamarło, gdy inne się wspaniale rozwijały. Port bowiem jest ważnym ogniwem w dystrybucji towaru polegającej jak wiadomo na wędrówce dóbr z miejsca produkcji do miejsc przyszłej konsumcji, w których dzięki działaniu prawa popytu i podaży osiąga lepszą cenę. Powstającą różnicę między kosztem produkcji a ceną osiągniętą producent stara się dla siebie wykorzystać i wybiera dlatego drogę (w naszym wypadku port) do miejsca konsumcji o jak najmniejszym obciążeniu na jednostkę towaru przesyłanego. Jest to kardynalna zasada minimalnych kosztów transportu.

Dadzą się one podzielić na dwie różne grupy:

1. Koszt transportu do portu i koszt przewozu morzem (wzgl. odwrotnie);
2. Koszt usług świadczonych przez port z okazji przeładunku i ruchu towarów oraz osób w jego obrębie.

Im mniejsze będą na jednostkę towaru koszty związane z wędrówką tego towaru przez dany port za morze i odwrotnie, tym położenie portu będzie w stosunku do innych pomyślniejsze, ponieważ taki port staje się bardziej atrakcyjny dla strumienia towarowego, szukającego najdogodniejszego dla siebie przejścia. Dewizą więc portów winno być: jak najmniejsze koszty transportu z i do portu.

Cechą charakterystyczną kosztów transportu jest przewaga kosztów stałych (tory, drogi, maszyny popędowe, środki transportu) nad zmien-

---

[1]) G o s s E., Die Entwicklung des Aussenhandels des Hafens Danzig und Gdynia. Frankfurt a/Main 1935, str. 45 i in.

nymi, dzięki czemu w miarę zwiększania się przestrzeni przewozu koszty własne przewoźnika rosną mniej niż proporcjonalnie. Im dalej, tym taniej wypada koszt jednego tono-kilometra. Nad istotą taryf nie będę się zastanawiał. Dodam tylko, że z racji przejęcia kolei przez państwo taryfy kolejowe stały się jednym z potężnych narzędzi polityki komunikacyjnej, która ostatecznie dyktuje ich wysokość.

Zagadnienie kształtowania się frachtów morskich jest bardzo skomplikowane. Wysokość stawek znacznie silniej, niż na lądzie, zależy od gry podaży i popytu. W celu wyeliminowania tych wahań reguluje się stawki drogą konferencyj i porozumień towarzystw żeglugowych, ustalających ceny frachtów zupełnie arbitralnie [1]). Dzięki specjalnemu ukształtowaniu się kosztów eksploatacji statku odległość stosunkowo słabo wpływa na wysokość stawek. Na tym opiera się instytucja portów tzw. zasadniczych, to znaczy takich, do których płaci się te same stawki mimo znacznego ich oddalenia. Identyczna np. stawka obowiązuje przy wysyłce towaru z Ameryki Północnej, obojętnie czy do Gdyni czy do Hamburga. Do innych portów „drugorzędnych", płaci się specjalny dodatek „range". Łatwość w otrzymywaniu ładunku czyli alimentu, zapewnienie równowagi między wysokością przywozu i wywozu, duże i równomierne obroty, odpowiednie urządzenia do ładowania i przechowywania wpływają wybitnie na obniżkę frachtów względnie na uznanie portu jako zasadniczy [2]).

IV. Zaplecze Gdyni.

O tym, jak ważną rolę odgrywają koszty świadczeń transportowych, dowodzi to, że od ukształtowania się kosztów przewozu zależy przede wszystkim rozmiar tzw. zaplecza i „przedpola" portu. Pod zapleczem rozumiemy sferę gospodarstw przynależących do jakiegoś portu [3]), czyli obszar ku niemu gospodarczo ciążący.

Jest to przestrzeń nadzwyczaj zmienna, inna dla każdego rodzaju towarów. Teoretycznie więcej zależy od rzeczywistych kosztów transportowych niż od stosunków geograficznych i politycznych. Kardynalnym więc warunkiem zwiększenia zaplecza jest handlowe przybliżenie zaplecza do portu przez obniżkę kosztów przewozu. Uzyskać to można przede wszystkim przez rozbudowę naturalnego systemu dróg wodnych, tańszych o 4—5 razy w eksploatacji od kolei, a więc nadających się do

---

[1]) Hilchen F., Transport morski a międzynarodowe porozumienia w żegludze. Toruń, 1934 str. 87 i in.

[2]) Cienciała, Zagadnienie Gdyni jako portu zasadniczego. Biuletyn Izby Przem.-Handlowej w Gdyni, IX, 1937.

[3]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, IV, t. 7, str. 335 i n.

przewozu towarów masowych, dalej przez stosowanie specjalnych taryf kolejowych do portów, przez usprawnienie komunikacji z zapleczem (ilość, częstotliwość, regularność połączeń itp.).

Z drugiej znów strony i port stawia pewne wymogi swemu zapleczu, które musi być na tyle gospodarczo rozwinięte, by mogło zagwarantować dostateczny aliment. Najlepiej rozwija się port albo przy zapleczu obfitującym w duże ilości surowców, albo przy zapleczu różnorodnym, z przewagą przemysłu (np. porty Europy Zachodniej), który sprowadza surowiec a eksportuje za to wyroby gotowe, utrzymując w ten sposób ruch w dwóch kierunkach. Nawet autarkizowanie wpływa na wzmożenie ruchu w portach, ponieważ przerzuca się wtedy ze względów oszczędnościowych transporty na tańszą drogę morską, czym zapewnia się zarazem zatrudnienie własnej flocie handlowej. Tak np. pewien z tych powodów wzrost obrotów wykazały ostatnio porty niemieckie oraz włoskie.

Ciekawie przedstawia się zaplecze Gdyni, równe prawie zupełnie gdańskiemu. Oba bowiem porty, mimo, iż konkurują ze sobą, pod tym względem trzeba traktować co najmniej jednakowo [1]), są one bowiem zrównane ze sobą taryfowo tak w przewozach kolejowych, jak i wiślanych.

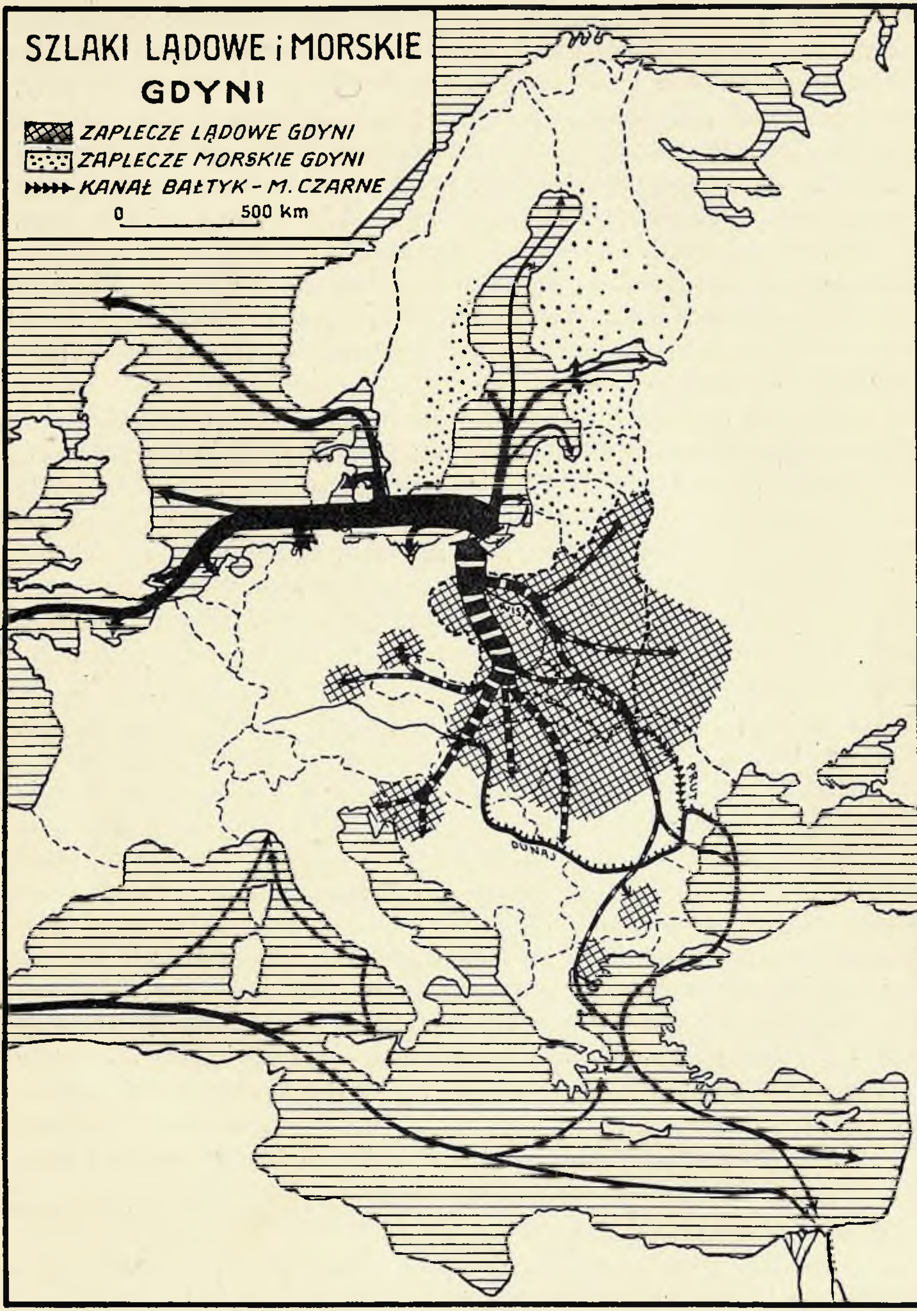
Geograficznie, do zaplecza obu portów należy znaczna część Polski, obejmującej prawie całe dorzecze Wisły, odpada zaś dorzecze Warty, ciążące ku Szczecinowi, oraz dorzecze Niemna mające naturalne ujście na morze w Kłajpedzie i Królewcu, odpada również dorzecze Prypeci, Dniestru i Prutu. Dochodzi za to część Prus Zachodnich i Wschodnich. Zaplecze gospodarcze w rzeczywistości sięga daleko poza ramy nakreślone przez geografię [2]). Przekracza Karpaty wciągając w swą orbitę Słowaczyznę, do ostatnich tygodni Czechy po Brno, Přerov, do października roku ubiegłego część Sudetów, dalej Północne Węgry, Rumunię, Jugosławię, nawet Triest, częściowo Bułgarię i Grecję (Saloniki). Teoretycznie, a może nawet po ostatnim zbliżeniu się z Sowietami, i praktycznie, sięga na sowiecką Ukrainę, do Odessy, która przed wojną spławiała swe zboża do Gdańska i Królewca... Przedłużeniem zaplecza jest Dunaj, otwierający wyjście na Morze Czarne i Lewant. Od strony północnej do zaplecza zaliczyć można częściowo państwa fenno-skandynawskie, bałtyckie, z którymi rozwija się tzw. tranzyt morski (porównaj załączoną mapę).

Zaplecze Gdyni/Gdańska dostarczające obu portom rocznie do 16 000 000 ton ładunku, pod względem gospodarczym ma charakter

---

[1]) por. Goss, op. cit.

[2]) por. Danker W., Hamburg als Transitplatz, op. cit. str. 77.
Hilchen F., Porty morskie, op. cit.



Rys. 1. Szlaki lądowe i morskie Gdyni. — La situation de Gdynia, ses liaisons maritimes et son hinterland (dans la légende lire d'en haut en bas: le hinterland, terrains des liaisons martimes et terrestres surtout de transit de Gdynia, canal Mer Baltique — Mer Noire).

niejednolity. Mimo, iż obejmuje blisko 80 000 000 mieszkańców, jego potencjał gospodarczy nie jest zbyt wysoki. Są to przeważnie kraje, produkujące surowce, poszukiwane na rynkach światowych (zboże, mięso, rudy, węgiel — Polska, Rumunia, Węgry), choć znajdujemy tu i prawdziwe centra przemysłowe — Śląsk, Łódź — dawniej Czecho-Słowacja, w przyszłości C. O. P. Uregulowanie Wisły ew. połączone z budową kanału węglowego, kanał Bałtyk—Morze Czarne przez Wisłę, San, Dniestr, Prut, Dunaj związałyby jeszcze silniej zaplecze z portami polskiego obszaru celnego (p. o. c.) Do skutecznej rozbudowy zaplecza przyczyniłoby się też uruchomienie trajektu do Szwecji, jak i postawienie mostu na Dunaju koło Sin [1]). Dużą ponadto przywiązuje się wagę do powstania na Dunaju polskiej floty rzeczno-morskiej [2]).

Wskutek położenia geograficznego zaplecze portów polskich jest równocześnie zapleczem portów obcych: Szczecina, Hamburga, Triestu, a ostatnio i portów rumuńskich. Te porty toczą zaciętą walkę o każdą tonnę ładunku, czyli o jak największe rozszerzenie swego zaplecza. Transporty bowiem z zaplecza i do zaplecza, leżącego poza granicami państwa, w którym leży port, ze względu na specyficzne znaczenie w obrotach portowych, mają wielki walor; jest to tzw. tranzyt. Ponieważ omawianie zdolności tranzytowych naszych portów wykracza poza ramy niniejszego artykułu odsyłam czytelnika do literatury specjalnej [3]).

Oceniając na podstawie dotychczasowych danych stan obecny, można przyjąć, że w tej chwili zaplecze osiąga optimum swego obrotu z portami. Przed niektórymi jednak krajami z Polską na czele staje jeszcze perspektywa wielkiego rozwoju ekonomicznego, który przyniesie ze sobą bez wątpienia ponowny wzrost wymiany międzynarodowej przez porty. Ostatnie zmiany polityczne w Austrii i Czecho-Słowacji (oraz układ handlowy między Niemcami a Rumunią) zmniejszyły zasięg naszego zaplecza na rzecz portów niemieckich, które nadal stosować będą ulgi taryfowe mimo przyłączenia nowych tych obszarów do Rzeszy. Tak samo budowa kanałów Dunaj—Odra i Ren—Dunaj będzie poważnym atutem dla Szczecina i Hamburga. Powstanie ciężkiego przemysłu na Słowaczyznie pozwoliłoby nieznacznie zrekompensować te straty. Odzyskanie

---

[1]) Pod koniec r. 1938 postanowiono zbudować prom kolejowy między Giurgiu i Russe (Ruszczuk), co jest połowicznym załatwieniem sprawy.

[2]) por. T. S., Komunikacyjno-handlowe znaczenie Dunaju a interesy Polski. Biuletyn Izby Przem.-Handlowej w Gdyni 14/38.

[3]) por. Szeffer T., Walory tranzytowe portów Gdańska i Gdyni. Uprawa Morza, nr 3—4/38.

Urbański E., Gdynia jako port tranzytowy dla Węgier. Biuletyn I. P. H. w Gdyni 21/38.

Zaolzia pociągnęło za sobą wzrost ruchu przez nasze porty i było bodźcem do powiększenia naszych połączeń z Ameryką Południową i Afryką, a zatem i tonażu (kupno m/s „Stalowa Wola" i „Morska Wola").

Tak wielki obszar zaplecza portów p. o. c. jest wynikiem specjalnych wysiłków. Pierwszym pociągnięciem była polityka taryfowa, zmierzająca do odebrania portom obcym polskich ładunków przez wprowadzenie specjalnych taryf do portów p. o. c. tak krajowych jak i międzynarodowych (taryfa polsko-czeska, taryfa dunajowa do Bratysławy i Komarna itd). Ważnym posunięciem było zbudowanie magistrali Gdynia—Herby Nowe, kolei Płock—Sierpc—Brodnica, skracającej drogę do Śniatynia. Ukończenie zaś kanału Gopło—Warta skoncentruje na Wiśle dowóz zboża, „uciekający" dotąd do Szczecina, i otworzy drogę śląskim wyrobom masowym i surowcom.

Dalszym krokiem będzie rozbudowa zaplecza zasadniczego Gdyni. Pod zapleczem zasadniczym rozumiem obszar gospodarczy ściśle i bezpośrednio z portem związany. Jest nim okręg portowy, o szeroko rozbudowanej organizacji handlowej, wraz z okręgiem rolniczo-przemysłowym, dostarczającym miastu płodów rolnych i podstawowych wyrobów gotowych. Okręg taki odgrywa dużą rolę już choćby przez to, iż dostarcza stałego i zasadniczego alimentu dla statków. Pod tym względem Gdańsk ma stanowisko górujące nad Gdynią. Jest dużym i ludnym ośrodkiem portowym, z tradycją kupiecką, dobrze uprzemysłowionym, o własnym obszarze rolnym w delcie Wisły. Tego brakuje częściowo Gdyni. Do roli jej zaplecza zasadniczego powołane jest Wielkie Pomorze, które powoli przygotowuje się do przejęcia tych zadań (uprzemysłowienie Gdyni i miast pomorskich, intensyfikacja uprawy roli).

V. Przedpole gdyni.

Odpowiednikiem zaplecza lądowego jest „przedpole" portowe (termin urobiony na zebraniach gdyńskiego Koła Ekonomistów Morskich). Oznacza on terytorium, które mimo przedzielenia morzem, jest stałym klientem portu, utrzymującym z nim bezpośrednie stosunki handlowe, t. zn. wykluczające pośrednictwo obcych portów. O zasięgu przedpola, którym teoretycznie może być cały świat, decyduje, podobnie jak na lądzie, koszt transportu morskiego, tj. wysokość frachtów.

Frachty gdyńskie według powszechnej opinii są dla Gdyni dość niepomyślne, czyli za wysokie [1]). Zbyt mało korzysta Gdynia ze zysków,

[1]) Szeffer T., Walory tranzytowe, op. cit.
Walewski St., Elementy polityki eksploatacyjnej morskich portów handlowych. Uprawa Morza 1/38..
Rocznik Rady Interesantów portu w Gdyni 1937 r.

jakie daje stanowisko portu zasadniczego. Notuje je tylko w stosunku do przewozów do Ameryki Północnej (w obie strony) a do Południowej i Środkowej oraz na daleki Wschód i do Australii jedynie w kierunku wyjściowym.

Ujemnie też wpływa na ukształtowanie się frachtów do Gdyni i z Gdyni, zwłaszcza trampowych, pięciokrotna przewaga wywozu nad przywozem. Statek musi iść do Gdyni próżny, pod balastem, obciążając tym kosztem fracht wyjściowy. Wskutek specyficznej natury naszego handlu zagranicznego Gdynia/Gdańsk stały się typowymi portami wywozowymi artykułów masowych. Z Polski przecież w roku 1938 wywieziono 15 590 764 ton, przywożąc w zamian tylko 3 311 602 t. Do Gdyni natomiast przywieziono 1 526 535 t na 9 173 039 t obrotu tak, że jedynie co siódmy statek przychodzić może pod ładunkiem wystarczającym. W Gdańsku jest nieco zdrowszy stosunek — 1:5. O ważności tego zagadnienia przekona nas następujące zestawienie wagi ładunku przypadającego na 1 nrt w portach p. o. c. i za granicą:

		Statki na		
		wejściu	wyjściu	przeciętnie
Gdynia	1929	0.229	1.729	0.979
Gdynia	1933	0.254	1.539	0.894
Gdynia	1937	0.305	1.292	0.794
Gdańsk	1937	0.377	1.409	0.813
Hamburg	1937	0.834	0.427	0.631
Antwerpia	1937	0.648	0.699	0.631
Królewiec	1937	2.027	0.657	1.365
Szczecin	1937	1.414	1.008	1.212

Wg Rocznika Rady Interesantów Portu w Gdyni, 1937.

To ujemne zjawisko nie prędko da się usunąć ze względu na taki właśnie charakter polskiego wywozu. Nawet tranzyt nie uleczy tej „choroby" strukturalnej portów. Nawiasem należy dodać, iż na kontynencie jedynie Antwerpia osiągnęła równowagę obrotów, gdy Hamburg stał się portem wybitnie przywozowym a Rotterdam wywozowym.

Mimo to jednak „przedpole" Gdyni zwiększa się z roku na rok, czego wyrazem jest wzrost liczby portów utrzymujących bezpośrednią komunikację z Gdynią:

	Porty			Linii regularnych
	europejskie	pozaeuropejskie	razem	
1931	48	27	75	23
1935	70	79	149	49
1936	84	67	151	
1937	88	67	155	53

Wg Rocznika Rady Interesantów Portu w Gdyni, 1937.

Gdynia poza tym, w przeciwieństwie do Gdańska, dąży do rozszerzenia przede wszystkim przedpola zaoceanicznego, gdy Gdańsk specjalizuje się w obrotach europejskich.

VI. Koszty usług portowych.

Obecnie wrócić musimy do omówienia wpływu drugiego czynnika gospodarczego na położenie portu, jakim jest cena usług przezeń świadczonych.

Koszt ten pochłaniający do 35% kosztów transportu, kształtuje się różnie. Obejmuje on zapłatę za korzystanie z portu i jego urządzeń oraz za wykonanie takiej pracy jak załadowanie lub wyładunek (sztauerka), bunkrowanie, czyszczenie i balastowanie, składowanie, magazynowanie, układanie i przenoszenie ładunków w obrębie portu.

Wysoka płaca bezwzględna za pracę nie musi oznaczać zwiększenia się kosztów na jednostkę towaru, gdy temu towarzyszy zwiększenie się jej wydajności. O tym jednak jak ważnym dla rozwoju portu jest wysokość stawek za pracę i jej wydajność świadczy przykład Antwerpii, gdzie spadek obrotów przypisują w znacznej mierze podrożeniu pracy przez wprowadzenie 7 godzinnego dnia pracy.

Pracę ręczną w porcie wspomagają liczne maszyny i urządzenia portowe: dźwigi, lokomotywy, tory, magazyny, nabrzeża. Liczba ich musi być większa niż wymaga tego potrzeba codzienna. Każdy bowiem port ma okresy ruchu tak intensywnego, że w tych okresach okazać się mogą niewystarczalne urządzenia portowe. W takich okazjach ładunek zlekceważony ucieka, i rzadko już wraca. Port więc musi mieć w tej dziedzinie pewną rezerwę w postaci 30 do 50% przeciętnej zdolności nabrzeża do przyjęcia statków [1]).

[1]) por. Cunningham, Administracja portu. Warszawa 1928. Walewski St., op. cit.

Mimo, że wysokość opłat portowych zdaniem wielu [1]) nie decyduje jeszcze o atrakcyjności portu, lecz przede wszystkim sprawne działanie mechanizmu przeładunkowego — to elastyczna polityka opłat, pobieranych za korzystanie z urządzeń portowych i portu samego (tonażowe, postojowe, ładunkowe, dźwigowe, magazynowe) duży ma wpływ na położenie portu. Każdy port chętnie by zrezygnował z ich pobierania, gdyby nie konieczność amortyzacji zainwestowanego kapitału i pokrycia kosztów eksploatacji. Koszty zaś inwestycyj portowych kształtują się według prawa nieproporcjonalnych przychodów: każda jednostka nakładu tylko do pewnego stopnia natężenia przynosi korzyści więcej niż proporcjonalne, o ile oczywiście inne czynniki nie uległy równoczesnej zmianie. Jest to ważne przy rozszerzaniu portu, kiedy wskutek braku odpowiednich terenów nieraz opłaci się lepiej zbudować port nowy.

W praktyce celem przyciągnięcia statków pobiera się opłaty tak niskie, że czasem nawet nie pokrywają one wydatków eksploatacyjnych. Na 94 porty niemieckie przed wojną tylko w 28 wypadkach osiągnięto równowagę finansową [2]). Korzyści jednak pośrednie osiągnięte przez gospodarstwo narodowe, np. wzrost wpływów z podatków, wzrost zatrudnienia, czynny bilans handlowy, kompensują poczynione nakłady z nadwyżką.

Stosując te rozważania teoretyczne do Gdyni widzimy, że tania praca jest jednym z jej atutów. Pomimo iż robotnik portowy (przeciętnie dziennie najętych 2.550 robotników w r. 1937), otrzymuje najlepsze w Polsce płace, bo 1,20 zł na godzinę, a miesięcznie przeciętnie do 235,36 zł, stawki płac są niższe niż w innych portach. Plus ten jednak równoważy ujemne zjawisko spadku wydajności pracy, czego nie widzimy np. u robotników gdańskich. Gdy w r. 1929 sprawność wynosiła 2.54 tony na godzinę pracy przeładunkowej, to w 1937 tylko 1.31 t/godz. Da się to częściowo wytłumaczyć wzrostem obrotów drobnicą, która stanowiąc 25,4% obrotów, pochłonęła w r. 1936 61% godzin pracy i zatrudniła 50% robotników. Nie bierze się też pod uwagę kwestii straty czasu wskutek coraz większych przestrzeni, jakie trzeba podczas pracy przebywać z powodu rozbudowy portu.

Dużą pozycją dodatnią jest nowoczesne wyposażenie portu w urządzenia przeładunkowe o wydajności 6.850 ton na godzinę (76 sztuk), w tym dla drobnicy 51 dźwigów o wydajności 3.270 t/godz [3]). Jest ich jednak jeszcze za mało, a port nie posiada dostatecznej rezerwy tych

---

[1]) por. Hermann J., op. cit.

[2]) por. Kautz E., op. cit.

[3]) Rocznik Rady Int. P., 1937.

urządzeń, co wskazuje załączona tabela obciążenia rocznego dźwigu w 1.000 ton:

	Gdynia			Gdańsk	Hamburg	Szczecin
	masowe	drobnica	ogółem			
1933	295	40	122	59	17	42
1936	250	32	109	74	10	62
1937	297	31	119	.	.	.
1938	.	.	120	.	.	.

Wg artykułu: „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego". Gdynia 1938, str. 47.

Utrudnia też pracę w porcie zbyt mała długość nabrzeży, wyrażona przez stosunek długości nabrzeża (1 km) do 1.000 t obrotu (w roku 1937):

	Gdynia	Gdańsk	Kopenhaga	Hamburg	Szczecin
Długość nabrzeża w km	12,8	31,0	37	54	32
Obciążenie w 1.000 t/km . .	700	232	184	468	260

Wg Rocznika Rady Interesantów Portu Gdyńskiego 1937.

Tak samo wyposażenie w tory, choć lepsze niż w Gdańsku, nie jest zadawalające, co utrudnia sprawność ruchu: wagon — statek.

Rok 1937	Gdynia	Gdańsk	Hamburg	Szczecin
Długość toru w km . . .	204	231	482	192
Obciążenie w 1.000 t/km .	48	20	48,7	28,2
W roku 1938	45	.	.	.

Wg artykułu: „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego". Gdynia 1938, str. 51.

Oceniając cyfry dotyczące portów niemieckich, trzeba mieć na uwadze częsty tam przeładunek: statek — barka rzeczna; wtedy obroty na 1 km toru będą znacznie mniejsze niż w Gdyni/Gdańsku.

Wreszcie ostatnia bolączka gdyńska to brak odpowiednich magazynów:

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg	Szczecin
Powierzchnia składowa w 1.000 m²	209	300	1.485	123
Wykorzystanie w 1.000 t/m² . . .	5,8 [1])	2,3 [1])	1,4	5,0

Wg artykułu: „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego". Gdynia 1938, str. 50.

W wyniku analizy tego odcinka pracy portu gdyńskiego stwierdzić musimy, że bodaj najwięcej zostało do zrobienia na polu dozbrojenia portu. Przewidywane skutkiem tego zwiększenie obrotów portu pociągnie za sobą konieczność jednorazowego wydatkowania około 60.000.000 zł na bieżące inwestycje, jak rozbudowanie nabrzeży, falochronu, przekopanie mola węglowego, nowe tory, magazyny, dźwigi, kanał przemysłowy. Mimo braków, jakie wykazuje port gdyński, jego opłaty są konkurencyjnie niskie. W Gdyni, gdzie port faktycznie jest przedsiębiorstwem państwowym, nie ma powodów do ich śrubowania. Dzięki dogodnej strukturze podłoża geologicznego portu koszty kapitałowe budowy portu nie były zbyt wysokie. Port kosztował do roku 1938 288,5 miliona zł (po 2.250.000 zł na 1 km nabrzeża. Ponieważ państwo zapłaciło 246.200.000 zł a wpłaty Urzędu Morskiego, eksploatującego port, do Skarbu wynoszą do 5 milionów zł rocznie, czyli 1,5% sumy zainwestowanej, port prawie się amortyzuje sam. Pomijając zaś kalkulację kupiecką, gdy rozpatrzymy to zagadnienie z punktu widzenia ogólno-gospodarczego, okaże się, iż Gdynia zaoszczędziła w ciągu 9 lat przeszło 2.000.000.000 zł dewiz, które by należało zapłacić portom obcym za ich usługi [1]). Oszczędność ta przewyższa blisko siedmiokrotnie koszt wybudowania portu, kwestia więc zwrotu kosztów nie jest istotna, i poziom opłat może kształtować się niezależnie

[1]) por. „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego", rozdział: Opłacalność Gdyni, str. 30.

od kosztów własnych przedsiębiorcy portowego. W razie jednak przeprowadzenia projektowanej komercjalizacji portu, kwestia oprocentowania kapitału będzie aktualną.

VII. Dualizm portów p. o. c.

Ściśle z zagadnieniem położenia gospodarczego portu gdyńskiego łączy się ciekawy, ciągle jeszcze wzbudzający dyskusję, problem dualizmu portów polskiego obszaru celnego (p. o. c.) i ich wzajemnego ustosunkowania się do siebie. Zjawisko zresztą dualizmu portów jest częstsze, niż się to wydaje np. Rotterdam—Antwerpia, Hamburg—Brema, Triest—Susak, Buenos Aires—Montevideo; chociaż nasuwa ono nieraz wiele trudności, wykazuje niemniej, iż istnieją rozwiązania kompromisowe, zadawalające obie strony zainteresowane.

W naszej sprawie polityk rozstrzygnie jasno i prosto: ,,Polska może mieć jedno serce, lecz musi mieć dwoje oczu na świat" (premier Kwiatkowski w roku 1928).

Teoria umiejscowienia działalności gospodarczej, a przez nią i teoria umiejscowienia i położenia gospodarczego portów pozwala rzucić ciekawe światło na przebieg kształtowania się procesów politycznych i ekonomicznych, które powołały do życia Gdynię i rozbudowały Gdańsk. Podobne bowiem problemy wzajemnej konkurencji, skupiania się obrotów i ich wpływu na koszty produkcji spotykamy w teorii weberowskiej. Spróbujmy przenieść te metody na nasze zagadnienie, posługując się oczywiście analogią.

Cofnąć się przeto musimy do teorii aglomeracji obrotów portowych czyli skupienia się w porcie ruchu towarów, które uprzednio korzystały z usług innych portów. W wyniku aglomeracja daje zawsze zwiększenie się obrotów portowych i następuje bądź dlatego, że niskie koszty pracy i kapitałowe kompensują zwiększone koszty transportu, wywołane przez skierowania towarów z portów bliżej zaplecza leżących, do dalszego, aglemerującego (aglomeracja przypadkowa, według Webera) lub z tego powodu, że wzrost obrotów portowych pociąga za sobą obniżenie się kosztów przeładunku na jednostkę towaru, co odpowiada weberowskiej aglomeracji celowej. Stwierdzenie powyższe opiera się na niektórych właściwościach czynników ekonomicznych.

Koszt transportu lądowego działa zasadniczo dekoncentracyjnie: zaplecze szuka najkrótszej, w znaczeniu taryfowym, drogi do portu, sprzyja więc powstaniu jak największej ilości portów. Korektura taryfowa niweluje częściowo działanie tego czynnika, preferując jedne porty

w stosunku do drugich. Odwrotnie przy transportach drogami śródlądowymi. Rzeki skupiają obroty całego dorzecza w portach u ich ujścia leżących. Dekoncentrują za to kanały łączące dorzecza, umożliwiając zwiększenie się wpływów innych portów również aglomerujących. Tym powodowani np. Gdańszczanie protestowali swego czasu przeciw budowie kanału bydgoskiego[1]), a obecnie Szczecin opiera się wykończeniu tzw. Mittellandkanal.

Frachty znowu morskie faworyzują istnienie potężnych ośrodków dystrybucyjnych i tranzytowych przez nadawanie im charakteru portów zasadniczych.

Koszty kapitałowe portu, zasadniczo zmniejszając się na jednostkę towaru w miarę wzrostu obrotów aż do pewnej granicy-optimum, sprzyjają aglomeracji. Każda jednak nowa inwestycja wywołana wzrostem ruchu portowego (nowe baseny, nabrzeża, magazyny) pociągnąć może nieproporcjonalnie wysokie nakłady (z powodów poprzednio wyłuszczonych przy omawianiu problemu rozbudowy Gdyni), co odbiło by się na opłatach, a przez to zahamowałoby obroty.

Nieco inaczej ma się sprawa przy specjalizowaniu się portu w handlu pewnymi artykułami, co też doprowadza do koncentracji obrotów zaplecza według zasad celowości. Początkowe przystosowanie portu do nowych wymogów wywołuje zwiększenie się kosztów na budowę dźwigów, magazynów, chłodni i in., gdy dalsza rozbudowa następuje już drogą ewolucyjną. Ponieważ ten wysoki nakład finansowy odstrasza wiele portów od przerzucania się na nowe artykuły, następuje pewna specjalizacja, czyli skupienie się obrotów danym artykułem.

Podobnie i koszt pracy, który zmniejsza się ze wzrostem przeładunku aż do pewnego optimum, sprzyja koncentracji. Dopiero bowiem przy wyższych obrotach nastąpić może przeprowadzenie zasady organizacji i podziału pracy. Również zastąpienie pracy ludzkiej przez pracę maszynową opłaca się dopiero przy pewnym minimum obrotów.

Każda aglomeracja, jak z tego widać, ma też swoją górną granicę zdeterminowaną przez zespół wszystkich czynników warunkujących rozwój portu. W odpowiedniej ich „proporcji" na wzór ekonomicznego prawa zmniejszających się przychodów, aglomeracja osiąga optimum. Powyżej tej normy, każde zwiększenie jednego czynnika nie pociągnie przy innych czynnikach niezmienionych wzrostu obrotów. Nadwyżka obrotów wskutek — dajmy na to — obniżki taryf rozdzieli się i tak między

---

[1]) por. Siebeneichen A. i Strassburger H., Spór o Gdynię. Toruń 1930, str. 110 i n.

inne porty, jeżeli nie będzie temu towarzyszyć wzrost np. ilości urządzeń portowych. To również powoduje, że po szybkim wzroście obrotów w początkach istnienia portu, na wyższym stopniu aglomeracji następuje faza bardzo powolnego rozwoju. Potwierdzi to np. analiza obrotów Hamburga, w którym ostatnio nastąpiło skupienie się ruchu zamorskiego na niekorzyść Bremy, specjalizującej się w handlu towarami masowymi (zboże, węgiel, bawełna) a rezygnującej z drobnicy.

Nas interesuje fakt, że także porty p. o. c. Gdynia i Gdańsk są bardzo ciekawym przykładem, ilustrującym eksperymentalnie powyższe teoretyczne wywody.

Typowym przykładem procesu aglomeracji jest szybki wzrost obrotów Gdańska w okresie powojennym, co zawdzięcza przede wszystkim zwiększeniu się zaplecza i pomyślnemu ukształtowaniu się czynnika taryfowego (specjalne taryfy do portów p. o. c. — w 1.000 t):

1913	1924	1930	1935	1937	1938
2.112 100%	2.875 136%	8.213 390%	5.093 242%	7.201 341%	7.127 328%

Ile wynosi optimum obrotów Gdańska czyli maksimum aglomeracji? Przy obecnym stanie urządzeń, które niezbyt wiele się zmieniły od 1930 r., można je ocenić na blisko 10 milionów ton[1]). Maksimum obrotów nie wiele da się już podnieść, przy czym wyjaśnić trzeba nawiasem, że ostatni spadek obrotów wywołały z jednej strony przyczyny polityczne tkwiące

[1]) W tej skomplikowanej materii opieram się na twierdzeniu Guy de Montjou (Epoka 1928, nr 201), który wyznaczał maksimum obrotu na 8.000.000 t rocznie. I. Rummel w ,,Gdynia, port polski" 1926, wyznacza pesymistycznie granicę 3.200.000 t (por. Goss E., op. cit., str. 43). Zdanie dr H. Rudolpha, (por. spis literatury) że ,,choć obrót Gdańska z 2 mil. t w r. 1913 podskoczył na 8,75 miliona w r. 1929, to przez to wykorzystano zaledwie $^3/_4$ możliwości przeładunkowych portu gdańskiego, rozbudowanego po wojnie (całość 12.000.000 t) — jest zbyt optymistyczne. W. Grott, sekretarz Rady Interesantów Portu w Gdańsku przyznaje: ,,przypuszcza się, że przy niezmienionych warunkach technicznych port posiada nawet pewną rezerwę, która pozwala na sprawne przeładowanie większych ilości, niż te, które dotychczas przechodzą przez Gdańsk, (por. ,,O czynnikach rozwoju portu gdańskiego". Uprawa Morza 3—4/38, str. 17 i n). Licząc rezerwę w wysokości 30—50% (por. Cunningham, op. cit.) obroty Gdańska maksymalnie przy obecnym stanie urządzeń mogą wynosić od 9,1 do 10,5 miliona ton rocznie. Niemniej dalsza rozbudowa napotyka na trudności ze względu na konieczność kosztownego pogłębiania koryta wiślanego, burzenia okolic już zamieszkałych itp.

w samym Gdańsku, jak z drugiej ogólnoświatowy spadek obrotów międzynarodowych, który dotknął i Polskę [1]). Odebranie tranzytu czeskiego, który obejmował przeważnie towary masowe (rudy), zmniejszy jeszcze obroty Gdańska o ca 15%.

Podobnie kształtował się proces kumulacji obrotów Gdyni. Według pierwotnych projektów inż. Wendy, Gdynia miała być przystosowana w kilku etapach do obrotów trzydziestomilionowych. W chwili obecnej, po uzupełnieniu braków technicznych jest przystosowana do przyjęcia 12—15 milionów ton rocznie [2]).

W każdej jednak chwili można przystąpić do jej rozbudowy, gdyż tereny, a nawet częściowo plany są przygotowane. Przebieg aglomeracji obu portów unaocznia następująca tabela:

W 1 000 000 t	1913	1926	1928	1933	1936	1937	1938
Obroty Gdańska . . .	2,1	2,7	8,5	5,1	5,6	7,2	7,1
Obroty Gdyni . . .	—	0,06	1,9	6,1	7,7	9,0	9,2
Razem	2,1	2,76	10,4	11,2	13,3	16,2	16,3

Wskutek wzrastającej aglomeracji obu portów udział ich w handlu zagranicznym Polski wzrastał coraz bardziej zarówno wagowo:

	1928	1932	1935	1937	1938
Obroty polskiego handlu zagranicznego w 1.000 t .	25.589	15.291	16.008	18.671	18.903
% udziału obu portów . .	40,0	67,8	73,4	77,9	77,7
% udziału Gdyni	7,0	32,0	44,5	46,2	46,2
% udziału Gdańska	33,0	35,8	28,9	31,7	31,5

[1]) por. G r o t t W., op. cit. i „Żegluga — Shipping and Trade", Gdynia, nr I, 1939, Kronika.

[2]) por. „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego".

jak i wartościowo:

	1928	1932	1935	1937	1938
Obroty polskiego handlu zagranicznego w 1.000.000 t.	5.870	1.946	1.785	2.450	2.485
% udziału obu portów . .	26,0	42,2	62,5	65,9	62,7
% udziału Gdyni	1,0	18,0	42,6	48,9	47,6
% udziału Gdańska	25,0	24,2	19,9	17,0	15,1

Postępująca koncentracja obrotów portów p. o. c. wywołana była z jednej strony wzrostem wymiany międzynarodowej wskutek wprzęgnięcia terytoriów Polski Niepodległej w gospodarkę światową, podniesieniem się potencjału ekonomicznego zaplecza, z drugiej zaś strony zmianą kierunku naszej ekspansji gospodarczej z równoleżnikowego na południkowy czyli przerzuceniem towarów z drogi lądowej na wodną, morską, co dokonało się pod wpływem wojny celnej z Niemcami w r. 1925 [1]); wreszcie dzięki wyeliminowaniu obcego pośrednictwa tak przewozowego jak handlowego w relacjach z krajami zamorskimi, co uwidaczniają następujące dane:

% udziału poszczególnych dróg w obrotach handlu zagr. z państwami zamorskimi

	Przez porty obce %	Przez Gdańsk %	Przez Gdynię %	Razem %
1930	31	55	14	69
1932	22	27	51	78
1934	1,7	37,2	61,1	98,3
1936	2,1	21,9	76,0	97,9
1937	0,6	21,4	78	99,4

Wg Rocznika Rady Interesantów Portu w Gdyni 1937.

---

[1]) por. Kasprowicz B., Kierunki polskiego handlu zagranicznego w latach 1929—1935. Gdynia 1936.

Ostatnio jednak daje się zauważyć osłabienie tempa wzrostu obrotów, które oznacza, że zaplecze portów osiągnęło swoje maksimum wykorzystania drogi morskiej przy dzisiejszych warunkach. Z drugiej strony nie bez wpływu są reperkusje polityczne oraz kurczenie się obrotów gospodarki światowej (o 14%), jak tego dowodzą pesymistyczne na ogół oceny wyniku pracy portów w roku 1938. Gdańsk już poniósł nieznaczne straty, a Gdynia zahamowana w swym pędzie, tylko o 1,5 % powiększyła swe obroty. Zacieśnienie silniejszych węzłów wymiany między Polską a jej sąsiadami: wschodnim (na co wskazują świeże traktaty handlowe) i zachodnim — Niemcami (co miało miejsce w r. 1938), stanowi nawrót do kierunku równoleżnikowego i odbije się zapewne niepomyślnie na naszych portach.

Obydwa nasze porty są doskonałym przykładem aglomeracji celowej, odbywającej się w formie specjalizacji w obrotach pewnymi artykułami, którym zapewnić mogą najsprawniejszy przeładunek, przechowanie, przeröb i inne udogodnienia. Dalsze rozwinięcie tej formy aglomeracji będzie pewnie najlepszą formą współpracy między obu portami, pozwalającą każdemu na osiągnięcie zadawalającego poziomu obrotów.

W Gdańsku następowała powolna aglomeracja ładunków masowych, takich jak zboże, mąka, drzewo, rudy. Wpływają na to przede wszystkim ujście Wisły, pozwalające na tani przewóz ładunków nie wytrzymujących frachtu lądowego (tylko 9% przewozów drogą lądową), dalej istnienie odpowiednich składów, śpichlerzy (powierzchnia 300.000 m^2 i 115.000 ton pojemności, wolne place (2.000.000 m^2), zbiorniki produktów płynnych (100.000 t.), przedwojenne kontakty z zapleczem itp.

Odwrotnie w Gdyni. Budując zupełnie od początku zwrócono od razu uwagę na postawienie urządzeń, które by przejęły towary, dotychczas korzystające z portów obcych. Ponieważ była to drobnica, postawiono chłodnie, magazyny, urządzenia przeładunkowe i handlowe (aukcje owocowe, arbitraż skór i bawełny), zastępujące z powodzeniem zagraniczne. Tak samo przygotowano się do przyjęcia artykułów masowych, które wymagają dużej ilości rąk roboczych (złom). Przebieg tego procesu specjalizacji, oddaje częściowo powyżej podana już tabela procentowych wartości obrotów zagranicznych przez Gdańsk i Gdynię, gdzie spadek procentowy wartości, przy niezmienionym prawie procencie gdańskiego udziału wagowego wskazuje, że coraz bardziej idą przez Gdańsk towary masowe, a ucieka wysokowartościowa drobnica.

To samo wykazuje zestawienie wartości przeciętnej jednej tony ładunku w zl (wg obliczenia własnego):

	Średnia wartość handlu Polski	Przywóz		Wywóz		Ogólnie	
		Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk
1929	266,77	296	552	29	102	.	.
1933	116,45	425	342	48	62	94	82,3
1935	111,56	521	195	50	66	107	76,8
1937	131,21	489	125	67	62	138,9	70,2

oraz wskaźnik obrotu towarowego dla Gdyni i Gdańska z wyłączeniem rudy i węgla (pozostał więc udział przeważnie drobnicy) 1931 = 100.

	Gdynia			Gdańsk		
	przywóz	wywóz	razem	przywóz	wywóz	razem
1934	117,9	226,1	197,5	86,1	175,2	153,8
1936	223,3	298,9	254,0	64,2	191,8	161,2
1937	288,6	303,2	294,5	90,3	171,4	152,6

Wg Rocznika Rady Interesantów Portu w Gdyni 1937.

Dziś specjalizacja portów nieco się zatarła. Fakt zwichnięcia podziału obrotów na rzecz Gdyni tłumaczyć można jedynie wpływami gospodarczymi ze strony Gdańska (prześladowanie żydów handlujących drzewem, zbożem, utrudnianie pracy firmom polskim itp.), którymi tu bliżej nie będziemy się zajmowali.

Gdynia również osiągnęła pewną aglomerację ruchu pasażerskiego, kosztem Hamburga, Antwerpii. O ile bowiem w roku 1928 przejechało przez Gdynię 23.121 pasażerów, to w roku 1938 43.205 osób. Wzrost o 45 % tłumaczyć należy aglomerującym działaniem połączeń własnymi statkami z naszymi ośrodkami emigracyjnymi (U.S.A., Francja, Dania, Argentyna, Brazylia). Wskaźnikiem postępującej aglomeracji, która być może dozna zahamowania wskutek ograniczeń emigracyjnych w wielu państwach, zwłaszcza amerykańskich, jest rozbudowa mola pasażerskiego i dworzec morski.

Omawianie wpływu czynników pozagospodarczych na obroty portów (psychologiczne, polityczne) jak wyrobienie osobiste i dzielności ludności zamieszkującej port, kupców, maklerów czy spedytorów portowych,

czy momentów organizacyjnych, wymagałoby specjalnego opracowania. Wspomnieć jednak trzeba jak wielką rolę odgrywają dziś jeszcze rzutkość czy tradycja kupca gdańskiego, hamburskiego, londyńskiego, oraz atmosfera polityczna np. w Gdańsku [1]).

VIII. Wnioski i postulaty praktyczne.

Z powyższych rozważań teoretycznych można wyciągnąć następujące wnioski. W interesie samych portów jak i zapleczy korzystających z ich usług, dążyć należy do podwyższenia obrotów do optimum, gdyż wtedy porty pracują najtaniej i najsprawniej. Trzeba jeszcze bardziej związać porty z zapleczem przez obniżkę taryf kolejowych i frachtów morskich na niektóre artykuły tam, gdzie tego konieczność gospodarcza wymaga. W myśl maksymy: polityka dróg wodnych śródlądowych jest polityką portów morskich, należy przyśpieszyć budowę kanału Gdynia—Bydgoszcz, uregulować Wisłę wzgl. zbudować kanały węglowy i czarnomorski. Rozbudować też trzeba połączenia morskie, zwiększyć ich częstotliwość, do czego prowadzi droga przez budowę własnej floty handlowej, która winna liczyć co najmniej 300.000 brt, i wzrastać rocznie o 30.000 brt.

Doświadczenie dni minionych dowodzi, iż w chwili obecnej czynniki polityczne biorą górę nad względami gospodarczymi. Nastąpić więc musi zwiększenie się dalszego potencjału portu lub gospodarczego zaplecza polskiego, a przede wszystkim zasadniczego (Wielkie Pomorze), Zaolzia, C. O. P., co znacznie przyśpieszy i spotęguje uzyskanie własnych źródeł surowcowych i wolnych rynków zbytu przede wszystkim w koloniach własnych. Również tranzyt, tak lądowy jak i morski, winien być nadal przedmiotem specjalnej troski.

Równolegle winna iść rozbudowa Gdyni jako miasta portowego, oraz przeprowadzenie jej industrializacji. Ma tu duże szanse rozwoju przemysł tzw. portowy: okrętowy, częściowo metalowy, korzystający z bliskości rudy szwedzkiej, tkacki (bawełna!), przemysł chemiczny, przerabiający dowożone morzem garbniki, farby przemysł rybacki, przetwórczy (łuszczarnie, olejarnie), uszlachetniający (dojrzewalnie, sortownie, pakownie), wreszcie spożywczy (młyny, rzeźnie, browary). W tym właśnie celu przeprowadzona jest kosztem 20.000.000 zł budowa kanału przemysłowego, wzdłuż którego przemysł ma się osiedlić. Statki przybijałyby wtedy wprost do nabrzeży fabrycznych.

---

[1]) por. Grott W., op. cit.

Towarzyszyć temu musi równoległy wzrost organizacji handlowej, bankowej, maklerskiej i spedytorskiej. Główną tutaj rolę odegra polityka zachęcania inicjatywy prywatnej drogą specjalnych ulg czy przywilejów, oraz wyrabiania w kupiectwie i osobach chcących pracować w Gdyni psychiki kupca, urzędnika czy robotnika portowego tzn. rzutkiego, odpowiedzialnego, pionierskiego.

Gdynia, w myśl wyrażonej powyżej teorii, ma położenie in potentia korzystne i pomyślne, lecz wiele jeszcze pozostaje do zrobienia. Rozwój obrotów portowych w obecnych warunkach następować już będzie wolniej. Dlatego, w celu wydobycia nowych możliwości należy przystąpić do realizacji następnego etapu naszej polityki portowej i morskiej: do budowy wielkiej Gdyni, jej zaplecza — Wielkiego Pomorza a zwłaszcza do powiększenia jej „przedpola" o kraje kolonialne.

LITERATURA I ŹRÓDŁA

ZASADNICZE DZIEŁA NAUKOWE:

Kautz E. A., dr: Das Standortsproblem der Seehäfen. Fischer, Jena 1934 (zasadnicze wyłożenie teorii) tamże kompletna bibliografia tematu.

Weber A., prof.: Reine Theorie des Standortes, Tübingen 1922.

— Grundriss der Sozialökonomie, Tübingen 1923 i nast. wydania.

Hilchen F., dr: Porty morskie. LMK, Warszawa 1936, stron 267.

Rudolph H., dr: Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen in der Nachkriegszeit, Münster 1931.

Spitzer, dr: Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski, Kraków. — 15 lat polskiej pracy na morzu (seria monografii w I tomie), Gdynia 1935.

Kloss R., dr: Die Seehandelsstellung der deutschen Ostseehäfen unter besonderer Berücksichtigung der Wettbewerbslage Stettins, Danzigs und Gdingens, Köln 1935.

Goss E., dr: Die Entwicklung des Aussenhandels der Häfen Danzig und Gdingen, ein Wirtschaftskampf um den Güterumschlag, Frankfurt a/Main, 1935.

MONOGRAFIE SPECJALNE:

Siebeneichen A. i Strassburger H.: Spór o Gdynię, Toruń 1930.

Danker W., dr: Hamburg als Transitplatz, Hamburg 1936.

Hermann J., dr: Die Bewirtschaftung des Hamburger Hafens unter besonderer Berücksichtigung des Kaiumschlags und des Lagereiwesens, Hamburg 1935.

Cunningham: Administracja portu, Warszawa 1928.

Hilchen F., dr: Transport morski a międzynarodowe porozumienia w żegludze, Toruń 1934.

Kasprowicz B., dr: Kierunki polskiego handlu zagranicznego w latach 1925—1935, Gdynia 1936.
— O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego. Rozważania i materiały. Gdynia. Izba Przem.-Handlowa 1938 (Zasadnicze postulaty inwestycyj gdyńskich). Praca zbiorowa.
— Roczniki Rady Interesantów portu w Gdyni, 1935—1937.
— Sprawozdania Rady Interesantów Polskich w Gdańsku, 1934—1937.

ARTYKUŁY:

I. Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej. Handel i transport morski. Gdynia.

Kawczyński J., mgr: Coroczne artykuły na temat położenia Gdyni pod względem handlowym i przemysłowym.
Adamkiewicz J., dr: Porty polskiego obszaru celnego wobec konkurencji portów niemieckich. 3/1938.
Cienciała: Zagadnienie Gdyni jako portu zasadniczego. 9/1937.
Szeffer T., mgr: O tranzyt morski przez port gdyński. 17/1938.
T. S.: Komunikacyjno-handlowe znaczenie Dunaju a interesy Polski. 14/1938.
Urbański E.: Gdynia jako port tranzytowy dla Węgier. 21/1938.

II. Uprawa Morza — Kwartalnik Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni.

Grott W., mgr: O czynnikach rozwoju portu gdańskiego 3—4/1938.
Krajewski J.: Międzynarodowe porozumienia i konferencje żeglugowe, I/1938.
Szeffer T., mgr: Walory tranzytowe portów Gdańska i Gdyni 3—4/1938.
Walewski St., mgr: Elementy polityki eksploatacyjnej morskich portów handlowych, I/1938.

III. Żegluga — Shipping and Trade. Gdynia.

IV. Rozmaite artykuły na temat poszczególnych drobnych kwestii i sytuacji portów p. o. c.

STATYSTYKI:

Handel Zagraniczny R. P. i W. M. Gdańska, rok 1938, poj. zeszyty.
Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni 1935—1937.
Rocznik Statystyczny Gdyni 1937—1938, Komisariat Rządu w Gdyni 1938.
Sprawozdanie Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego 1935—1937.
Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

RÉSUMÉ

En 1938 le trafic maritime du port de Gdynia s'est élevé à 9 311 332 tonnes, ce que lui assure la première place parmi les ports de la Baltique et la quatrième parmi les ports du continent après Rotterdam, Hambourg, Anvers.

Dans ses recherches sur la situation du port de Gdynia l'auteur applique la théorie de placement de la production, développée par Weber (Standortstheorie). Le point de départ n'est que la place, dans laquelle se déroule

l'action productive. Ce sont le milieu géographique et les frais de transport des marchandises qui déterminent le choix du producteur cherchant un place économique, c'est à dire permettant de réaliser le maximum des profits.

Le port étant selon l'auteur, analogiquement un centre productif, on peut appliquer dans l'analise de sa situation la théorie weberienne, comme l'a fait recemment dr. E. Kautz dans son: „Das Standortsproblem der Seehäfen" Jena 1934.

La première modification consiste dans la diminution du rôle du facteur géographique sur le développement du port moderne. Le même regarde les routes maritimes, qui ont subi un changement après la guerre mondiale, en conséquence de l'affranchissement économique des pays producteurs des matières premières, de l'apparition de nouveaux centres commerciaux tels que USA, le Japon, ou les pays devenus indépendants, entre eux la Pologne. La récente crise a éveillé les tendences à éliminer l'intermédiaire commercial superflu en toute forme.

Les mêmes repercussions on peut observer dans le bassin baltique: accroît de l'importance de la route méridionale: la Baltique — l'Europe Centrale et les Balcans, aussi que celle, parallèle, de la Baltique à l'outre-mer. Il en résulta une excellente position géographique de Gdynia, située presque au milieu du bassin baltique, dans le croissement des routes en question. C'est ici que la route méridionale conduisant le long de la Vistule, de l'Hongrie, Roumanie, Tchéco-Slovaquie à la Baltique, se ramifie dans la branche septentrionale (les pays fenno-scandinaves et baltiques) et occidentale (l'Europe Occidentale et l'outre-mer).

Une favorable configuration du terrain accompagne cette position. Le soussol facilite la construction du port relativement meilleur marché, la vallée de Reda étant un vaste reservoir de terrains, le cas échéant. La presqu'île de Hel protège des vagues et des vents; l'accès au port est facile et d'une parfaite sécurité. Il n'y a pas aussi des marées, arrêtant le trafic.

Cette avantageuse situation géographique et les conditions de navigabilité permettent au port de Gdynia de desservir avec succès dans l'échanges maritimes de marchandises son hinterland, comprenant non seulement toute la Pologne, mais encore le territoire de la Tchéco-Slovaquie, les régions septentrionaux de l'Hongrie, Roumanie, Yougoslavie, même quelques centres bulgaires (Sophie) et grecs (Saloniques) et théoriquement l'Ukraïne de l'URSS, qui exportait avant la guerre son blé par Gdańsk, et maintenant, après la conclusion du récent traité commercial polono-soviétique peut pendre un rôle important dans le trafic de Gdynia. Les pays scandinaves et les rivains de la Baltique sont aussi situés dans l'orbite do son influence (cf. la carte annexée).

L'analise théorique prouve, que le sphère du rayonnement du port est déterminé en premier lieu par la hauteur des frais de transport aussi terrestres que maritimes, qu'on doit distinguer d'un autre facteur — des frais perçus pour l'usage du port et de ses installations.

Dans le transport terrestre c'est plutôt la décision arbitrale du transporteur que ses frais généraux qui déterminent le tarif, qui doit se diminuer par tonne-kilomètre avec l'accroîssement de distance. En cas de Gdynia, grâce au système des tarifs ferroviaires internationaux (confédérés) ainsi qu'aux tarifs polonais, accordant des faveurs aux transports dirigés vers les ports polonais, on peut observer une augmentation constante des transactions dans le transit mixte: terre-

stre-maritime entre les pays baltiques et le bassin danubien, les Balcans, le Proche Orient d'une côté, et entre les ci-mentionnés et l'outre-mer et l'Europe Occidentale d'autre. On doit aussi prendre en considération le transit purement maritime (les rivains baltiques et l'outre-mer) dans lequel Gdynia joue déjà le rôle du port entrepositaire-distributif.

Ce hinterland, comptant 80 000 000 d'habitants, abondant de matières premières, (blé, viande, bois, charbon, minérais) aussi que de potents centres industriels comme la Haute Silésie, la Tchéco-Slovaquie, et récemment le District Central Industriel (COP) est en train de se développer et répresente des grandes possibilités commerciales pour l'avenir le plus proche. Pour rasserrer ces relations de Gdynia avec son arrière-pays on fait envisager la construction d'un canal Gdynia—Bydgoszcz, et Gdynia—la Mer Noire par la Vistule, Dniestr, Prut, Danube. On attache aussi une forte attention à la création d'une flotille polonaise sur le Danube en même qu'en mise en marche d'un ferryboat Gdynia—la Suède. L'autre effort doit se diriger vers la consolidation du port en un port vraiment industriel, distributif et dispositif, par la création à Gdynia et dans la Grande Poméranie d'une grande industrie et agriculture (servant de base pour Gdynia).

Le hinterland maritime de Gdynia, c'est à dire les pays ayant des relations directes avec le port, est selon la théorie une fonction de la situation sur le marché de frais, du nombre de lignes régulières, leur fréquence etc. Les taxes de transport maritime, plus sensibles au jeu de la libre concurrence sont stabilisées par des conférences maritimes, qui ont reconnues Gdynia comme „base port", c'est à dire le supplément „range" perçu par les lignes à titre d'indemnité pour le transport sur le trajet entre les ports de l'Europe Occidentale et ceux de Baltique, n'est pas perçu à Gdynia, dans la communication avec le Nouveau Monde, l'Extrème Orient, Australie. De ce fait Gdynia est placée sur le même pied que les grands ports d'Occident et a le pas sur les autres ports baltiques. Les frais de tramps sont moins favorables pour Gdynia, grâce à la prépondérante suprématie de l'exportation (7 : 1), c'est qu'est le significatif du commerce étranger polonais. Malgré cet inconvénient, à l'heure actuelle Gdynia possède 53 lignes maritimes regulières, reliant presque 200 ports, qui constituent une des étapes les plus décisives du développement du port.

C'est le prix de services du port, montant jusqu'à 35% de frais de transport, qu'on peut désigner comme le second facteur économique déterminant, lui aussi, par sa hauteur la position économique du port. Ce prix contient aussi les salaires des ouvriers occupés dans le transbordement, magasinage, etc, que les taxes de port et taxes perçues pour l'usage des installations.

Récent exemple de la diminution du trafic nous enseigne, que le salaire excessif fait diminuer le trafic. On doit pourtant se rendre compte, que le salaire élevé peut correspondre à un rendement du travail augmenté par heure.

Les taxes du port, selon la théorie, sous la peine de l'empirement du trafic, ne doivent que couvrir les dépenses d'exploatation et amortiser le capital, investi dans l'entreprise. Les profits indirectes, comme l'accroissement des revenus fiscaux, occupation de chômeurs, recompensent les pertes causées par les taxes trop basses. Les profits, par exemple, que l'économie nationale a perçu dès la fondation de Gdynia dépassent 2 000 000 000 zł (14 000 000 000 frs.) que l'on devrait payer aux ports étrangers.

Quant à Gdynia, elle jouit des salaires de meilleur marché, bien que ses ouvriers gagnent le mieux en Pologne. Divers modernes installations élèvent le rendement du travail manuel. L'imposant nombre de grues accroissant au chiffre de 76, d'une capacité totale de charge de 6,850 tonnes à l'heure, les quais longs de 12.8 km, les entrepôts de 209,000 m^2 de surface, même un réseau de 204 km de voies ferrés ne suffiseront, comme prouve l'auteur, pour un trafic augmentant et intensifié sans cesse. A cause de célà, le creusement du Chenal Industriel, l'ammenagement des autres bassins, la construction des installations sont les investissements les plus pressés (les frais en dépassent 60 000 000 zł).

Après avoir illustré à base des statistiques la situation économique de Gdynia, l'auteur dans la théorie de l'agglomération cherche à trouver la solution du doualisme de Gdańsk/Gdynia.

La théorie d'agglomération tient comme son point de départ la tendence des ports de concentrer dans eux le trafic aux dépens des autres concurrents et d'élargir son sphère de gravitation soit grâce à l'influence des salaires et capitaux meilleur marché, qui compenseraient l'accroissement des frais de transport, dus à la prolongation du trajet, (agglomération accidentelle) soit grâce à la diminution des frais par unité de marchandises en suite d'augmentation du trafic (agglomération finale). Cette forme d'agglomération prend souvent la forme d'une spécialisation du port.

Suivant les résultats d'une analise plus détaillée l'auteur se borne à constater que les frais de transport terrestre déconcentrent le trafic dans des ports les plus proches, les taxes maritimes au contraire, concentrent par l'instutition des „base ports". Le fleuve agglomère son trafic dans l'embouchure, seulement les canaux, reliant des bassins fluviaux, favorisent l'infiltration du port plus grand encore, et détournent ainsi le trafic de l'embouchure. Les dépenses de capitaux facilitent, jusqu'à un optimum, la concentration, qui dans les plus hauts degrés monte plus lentement, vers une limite, au dehors de laquelle l'agglomération ne donne que des inconvénients.

Gdańsk et Gdynia servent d'un bon exemple, selon l'auteur, pour la théorie de l'agglomération, qui a lieu aux dépens de Hambourg, Anvers et Rotterdam, Stettin. L'accroissement du commerce polonais avec l'étranger, le développement des relations dans le sens méridional, qui date de la guerre douanière avec l'Allemagne, l'affranchissement progressif de l'intermédiaire étranger, ont favorisé le procès d'agglomération de trafic par mer, qui atteint l'imposant chiffre de 16 300 000 tonnes en 1938!

Il en résulte bien clairement que Gdańsk, dont la limite d'agglomération ne dépasse que 10 000 000 t. par an, (Gdynia en ce moment 12—15 000 000 t, et dans le futur 30 000 000 t), a une capacité fort limité pour desservir les besoins d'un pays aussi vaste que la Pologne. Gdynia collabore donc avec Gdańsk, et nous pouvons observer une lente agglomération sous la forme de spécialisation dans le trafic. C'est à Gdańsk que se sont concentrées les marchandises en masse, grâce aux abondants magasins, terrains pour entreposer, à la communication fluviale. Gdynia, au contraire, à l'ambition de se spécialiser dans les marchandises de haute valeur et de reduit volume aussi que dans le trafic avec l'outremer en construisant pour ce but des magasins spéciaux, installations diverses, en créant des institutions commerciales tels comme l'arbitrage de cotton, de peaux, la vente des fruits aux enchères etc.

De cette situation économique du port, qui d'ailleur satisfaisante ne cesse d'améliorer, l'auteur a tiré les conclusions suivantes. Pour gagner tous les bénéfices que porte l'agglomération, on doit encore accroître le trafic de Gdynia en rapprochant le port à sa zone de gravitation par des tarifs spéciaux (s'il y en aura besoin), par la construction d'un réseau de canaux: Gdynia—Bydgoszcz, Vistule—Haute Silésie, la Baltique—la Mer Noire. Néanmoins on ne doit pas oublier de transformer la ville de Gdynia en un centre productif, dispositif et distributif par la création dans la ville même et dans son district—la Grande Poméranie, des importants centres commerciaux et industriels, agricoles. Une marine marchande polonaise, au moins de 300 000 BRT, des nouvelles et fréquentes lignes régulières, les propres sources coloniales de matières premières et propres débouchés-colonies seront avec le transit terrestre et maritime les facteurs importants d'accroissement du trafic du port de Gdynia, et par conséquence ils augmenteront la position de Gdynia dans le commerce non seulement européen, ou baltique, mais celui mondial.

LICZEBNOŚĆ POLAKÓW NA PRZESTRZENI WIEKÓW W NAWIĄZANIU DO PROBLEMU PRZELUDNIENIA I DO ZAGADNIENIA EMIGRACYJNEGO W POLSCE

DIE ZAHL DER POLEN IM LAUFE DER JAHRHUNDERTE IN BEZUG AUF DIE PROBLEME DER ÜBERVÖLKERUNG UND DER AUSWANDERUNG IN POLEN

Józef Haliczer
Tarnopol

(z 5 rysunkami — mit 5 Abbildungen)

Zagadnienie liczebności Polaków na zaraniu dziejów nie da się nigdy rozwiązać na podstawie dokumentów. Możemy tylko przypuszczać, że potęga państwa Bolesława Chrobrego była przygotowana przez znaczniejszy przyrost ludności, który przeżyło pokolenie Mieszka I. Wedle Galla Anonima (1) czasy Chrobrego były rozkwitem gospodarczym i ludnościowym. Kronika wyraźnie stwierdza, że na sile ludności polegała siła wojenna Chrobrego: ,,Tempore Bolezlai totidem in Polonia fere milites habebantur, quot homines n o s t r o t e m p o r e (1100 r.) continentur". ,,Za czasów Bolesława Polska tyle prawie miała wojowników, ile za naszych czasów w ogóle jest mieszkańców". Wiadomość ta niewątpliwie jest echem ustnych przekazów i polega na wielkich zastępach wojowników, których ściągał Chrobry w pierwszym rzędzie z ziemi Polan i z Kujaw. Możemy też tym ziemiom przypisać większe zaludnienie niż innym krainom państwa Bolesława. Ile państwo to liczyło mieszkańców?

W. A. Maciejowski, wychodząc z urojonych przypuszczeń, naliczył... na czysto osiem milionów mieszkańców. Piekosiński znowu (O genezie społeczeństwa polskiego... 1881) podaje ludność Polski za Bolesława Chrobrego na 175.000 głów (2). Umie on nawet dokładnie obliczyć (3), w ile rodzin przybyli pierwsi Słowianie z Azji nad Wisłę w V. wieku po Chr.! Są to urojenia, do których dzisiaj nikt już na pewno nie wróci. Na te wszystkie zaś liczby można odpowiedzieć słowami Herodota (tłumaczenie A. Bronikowskiego, Poznań, 1862, księga IV, 81): ,,O mno-

gości Scytów nie mogłem się dokładnie dowiedzieć, ale o liczbie ich słyszałem sprzeczne ze sobą mniemania; jedni powiadają, że jest ich bardzo dużo, inni znowu twierdzą, że właściwi Scytowie są bardzo nieliczni". W szacowaniach ludności istotnie zawsze mało okazywano krytycyzmu. Autor „History of the World" (1737) oszacował ilość mieszkańców kuli ziemskiej na 5 miliardów...

Podstawą oszacowania ludności państwa polskiego na zaraniu dziejów może być tylko albo ustalenie ilości osad, albo ilości ludzi, którzy przy ówczesnych formach gospodarczych mogli się na danej przestrzeni wyżywić; innymi słowy — należy ustalić przeciętną możliwą gęstość zaludnienia Polski. Ilość osad we wieku Bolesława Chrobrego można by ewentualnie ustalić z nazw miejscowych, pomocniczą mogłaby być archeologia; niestety prócz Kozierowskiego badań imiennictwa miejscowego Wielkopolski nie mamy w tym kierunku żadnych szczegółowych studiów. Z archeologii wiadomo, że na obszarze Polski znajduje się z górą 1.000 grodzisk pochodzących z epoki wczesnohistorycznej, ale nie znamy jeszcze dzisiaj kompletnej ich liczby, a ich rozmieszczenia nie ujęto dotychczas (prócz Wielkopolski — Dylik) kartograficznie; toteż nie ma podstaw dla wniosków o stopniu zaludnienia Polski na zaraniu dziejów.

Metodę gęstości zaludnienia z punktu widzenia ogólnogospodarczego opracował J. Conrad (4). Dla Polski zastosował ją Bujak, a ostatnio dosyć wnikliwie L. Krzywicki (5). Bujak oblicza ludność Polski za czasów Mieszka I. na obszarze około 190.000 km^2. W obliczeniu terytorium uwzględnił Wielkopolskę, Małopolskę, Śląsk i Pomorze w granicach od Karpat do Sudetów po Bober, Noteć i pas poza Wisłę szerokości 50—60 km. Dwie trzecie tego obszaru były pokryte puszczą, a jedna trzecia wyzyskana ekstensywnie, głównie dla hodowli zwierząt domowych. Na obszarze całego państwa można przyjąć 4—5 mieszkańców na 1 km^2, z czego wynika około 800.000 mieszk. Obliczeniom tym nie można metodycznie nic zarzucić, a wynik ich należy uważać za wielce prawdopodobny. Zgadza się on także z wynikami na obszarach sąsiednich; ogólna ilość Germanów np. w IV wieku po Chr. wynosiła maksymalnie 3.000.000 głów (6). Natomiast ludność Francji za czasów Karola W. liczyła 10.000.000 (7). Na rozważaniach Bujaka oparł swój rachunek St. Zakrzewski (8), podając ludność państwa Bolesława Chr. powiększonego o dobrze zaludnione Pomorze i Morawę na 1.500.000 głów. Jest to liczba maksymalna, o ile w ogóle nie należy jej uważać za zbyt wysoką. W każdym razie ludność Polski Bolesława Chr. (bez Morawy) przewyższała na pewno jeden milion mieszkańców. Sądząc z Galla Anonima byli oni silni swoim poczuciem narodowym, odrębnością w stosunku do

Czechów, a zwartością w stosunku do Niemców. Warto przytoczyć, że nazwa plemienna Niemców — Deutsche — ukazuje się późno, w każdym razie później niż nazwa Poloni; nazwa Deutschland występuje dopiero w XII wieku, a określenia Deutscher Kaiser po raz pierwszy używa Luter w piśmie „An den Christlichen Adel deutscher Nation". Otto Wielki np. koronował się jako rex Francorum et Longobardorum (9). Temu można przeciwstawić Galla Anonima, który na początku XII wieku kraj nazywa Polonia, naród — Poloni, a władcę — rex Polonorum.

Dla czasów Kazimierza Wielkiego mamy gruntowną pracę ludnościową T. Ladenbergera (10) opartą na regestrach świętopietrza. Z pracy tej podajemy następującą tablicę 1, na której zebrano wyniki obliczeń.

Tablica 1. Ludność ziem Polski około roku 1340

(wg T. Ladenbergera).

	km²	Ludność	Gęst. zalud.
Małopolska . . .	54.700	251.000	4,6
Wielkopolska . .	60.600	457.000	7,5
Mazowsze	33.100	134.000	4,0
Razem . . .	148.400	842.000	5,7
Śląsk	41.200	326.000	7,9
Pomorze	18.700	192.000	10,3
Ogółem . . .	208.300	1.360.000	6,5

Dla całej Polski, a więc razem z Śląskiem i Pomorzem, nad którymi Kazimierz W. nie panował, przyjmuje Ladenberger około 1.500.000 mieszkańców, albo ponad 7 mieszk. na 1 km². Słusznie poddał krytyce tę ostateczną sumę Krzywicki (l. c.), twierdząc, że jest ona za niska. Jeżeli w czasach Mieszka I przeciętnie w Polsce żyło 4—5 ludzi na 1 km², to za czasów Kazimierza W., po 400 prawie latach pracy gospodarczej i cywilizacyjnej, należy przyjąć, że się ludność Polski co najmniej podwoiła. Jeżeli zatem przyjmiemy, że średnia gęstość zaludnienia całej Polski wynosi 9/1 km², otrzymamy dla owoczesnych ziem polskich liczbę 2 milionów mieszkańców zbliżoną do prawdy. Wszakże pamiętać trzeba, że przy formach gospodarczych końca XIII wieku Francja mogła wyżywić ponad 20 milionów ludzi (11), tj. 37 ludzi na 1 km². Ludność Niemiec

w połowie XIV wieku równała się 15.000.000, ludność Włoch — 12.000.000. Prawda, że Polska w pierwszej połowie XIII wieku była bardzo wyludniona, a upadek polityczny państwa był w pierwszym rzędzie upadkiem gospodarczym, ale nie zapominajmy, że ziemia magazynuje pracę pokoleń, a historia uczy, że nawet po wielkich kataklizmach wojen i wyludnienia ludność szybko wetowała poniesione klęski. W końcu — kolonizacja niemiecka walnie się przyczyniła do zagospodarowania Polski. Toteż liczba 2 milionów mieszkańców w połowie XIV wieku jest w gruncie rzeczy minimalną.

W następującej tablicy 2. Ladenberger porównuje ludność Polski XIV i XVI wieku. Liczby dla XVI wieku pochodzą z obliczeń Piekosińskiego. Małopolska, Wielkopolska i Mazowsze liczyły w XVI wieku

Tablica 2. Porównanie ludności XIV i XVI wieku
(według Ladenbergera i Pawińskiego)

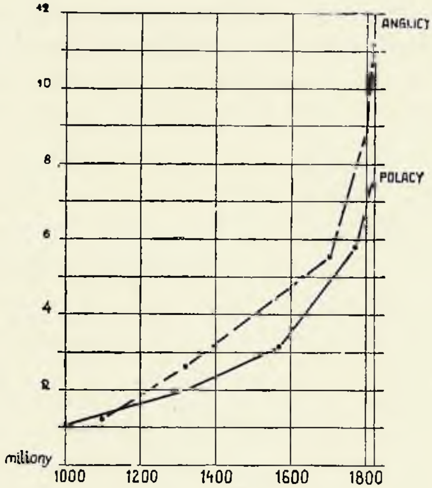
	XIV w.	XVI w.	Przyrost
Małopolska . . .	267.000	674.000	152%
Wielkopolska . .	457.000	826.000	81%
Mazowsze	134.000	589.000	339%

okrągło 2.100.000 ludności. Przyjmując, że ludność Śląska i Pomorza w tym samym czasie się podwoiła (przyrost ludności mniej więcej taki sam jak w Wielkopolsce), otrzymamy w okresie Unii Lubelskiej dla obszaru etnograficznego Polski 3.300.000 mieszkańców. Ziemie litewskie i ruskie były bardzo słabo zaludnione; mieściły one chyba mniej mieszkańców niż owoczesna Moskwa, dla której obliczono około 2 milionów ludności. Można tedy przyjąć, że państwo polskie w chwili śmierci Zygmunta Augusta (bez Śląska oczywiście) mieściło w sobie 5.000.000 głów.

Dla wieku XVII nie ma żadnych obliczeń. J. Kleczyński (12) podaje wiadomość, że w zbiorach Akademii Umiejętności istnieje rękopis zawierający konskrypcję miast, miasteczek i wsi Korony Polskiej z roku 1676. Spisano tam wszystkie miejscowości, ale nie podano ani liczby mieszkańców ani podatku. Dla obliczenia ludności rękopisu tego nie wyzyskano; tak więc co do zaludnienia Polski XVII wieku jesteśmy dotychczas zupełnie nieświadomi. Można tylko pośrednio wnioskować, że aż do połowy XVII wieku ludność Polski stale wzrastała. Mamy wiadomości, że w latach 1618—1650 Polska wywoziła przez Gdańsk rocznie 100.000—120.000 łasztów zboża (13), co równa się dwa i pół do trzech milionów

kwintali. Są to, jak na owe czasy, kolosalne ilości! W drugiej połowie XVII wieku wywóz opadał do 20—30 tysięcy łasztów. W liczbach tych odbija się niewątpliwie ubytek ludności z powodu ćwierćwiekowej zawieruchy wojennej. Liczbowo jednak ani przyrostu ani ubytku stwierdzić nie możemy. Przez pierwszą połowę XVIII wieku również milczą wszelkie źródła. Dopiero o ludności Polski w okresie rozbiorów jesteśmy dosyć dobrze poinformowani.

Rozwój liczebny narodu polskiego aż do początku XIX wieku uwidoczniono na rysunku 1. Dla porównania dodano diagram rozwoju ludności Anglii razem z Walią. Obie krzywe biegną blisko obok siebie i na ogół równolegle, a jednak jakże odmienne były dzieje...



Rys. 1. Wzrost ilości Polaków i Anglików w okresie od r. 1000 do 1820. — Die Zahl der Polen und Engländer im Laufe der Jahrhunderte (von 1000— 1820).

W przełomowej chwili po pierwszym rozbiorze pozostało według Korzona (14) w granicach Polski 7.400.000 ludności. W zaborze pruskim według pierwszego spisu ludności dokonanego w grudniu 1772, a więc w dwa miesiące po okupacji przez Rodena, było w okręgu nadnoteckim 84.000 dusz, w Warmii, Chełmińskim, Michałowskim i na Pomorzu 411.348 chrześcijan i 2.603 żydów, czyli razem w całym zaborze około 500.000 ludności. „Mimo tego obliczenia twierdził Fryderyk II dnia 13 stycznia, a więc w kilka tygodni po spisie dokonanym przez jego własnego urzędnika, że można w oderwanych od Polski ziemiach liczyć 600.000 mieszkańców“ (15). Istotnie też spis nie obejmował całej ludności, co do żydów zaś wiadomo, że wydalono ich później przeszło 4.000, co dowodzi jasno, że powyższa liczba 2.603 jest zupełnie błędna. Zabór pruski razem z Warmią obejmował 31.800 km², do czego trzeba dodać okręg nadnotecki 12.000 km² (pomiary planimetryczne), a zatem gęstość zaludnienia w całym kraju (razem z Gdańskiem, który został przy Polsce) wynosiła 15 mieszkańców na 1 km², w okręgu nadnoteckim (bagna i lasy) tylko 8.

Zabór austriacki oszacował hrabia Pergen w roku 1772 na 2 miliony głów. Zabór ten obejmował jeszcze okręg zamojski i sięgał tylko do Wisły, nie obejmując Krakowa. Szacunek Pergena był grubo nieścisły. Spis józefiński w roku 1786 stwierdził (16) dla „Galicji“ (w co także

wchodziła świeżo nabyta Bukowina) 3.287.087 mieszkańców. Odliczywszy maksimum 80.000 mieszkańców dla Bukowiny i uwzględniwszy bardzo wysoki przyrost ludności (w dziesięcioleciu 1780—1789 przyrost nat. równał się 22,4%!), otrzymamy dla zaboru austriackiego w roku 1772 co najmniej 2.500.000 głów, co stanowi gęstość zal. 35. Dla zaboru rosyjskiego przyjmujemy razem z Korzonem 1.230.000 mieszkańców, chociaż liczba ta wydaje się nam za wysoka.

W roku 1772 Rzeczpospolita Polska (tablica 3) liczyła 765.000 km² i 11.700.000 mieszkańców. Odliczywszy dla wschodniego i północnego

Tablica 3. Obszar i zaludnienie Rzeczypospolitej Polskiej w czasie pierwszego rozbioru (1772).

	km²	Ludność	Gęst. zalud.
Polska okrojona .	556.000	7.400.000	13,3
Zabór pruski . . .	44.000	600.000	13,6
,, austriacki .	82.000	2.500.000	30,5
,, rosyjski . .	83.000	1.200.000	15,0
Razem . . .	765.000	11.700.000	15,3

obszaru, który dzisiaj nie wchodzi w skład Rzeczypospolitej 3.300.000 mieszkańców (377.000 km², gęstość zal. około 9) otrzymamy dla Polski w dzisiejszych granicach 8.400.000 ludności.

Skład wyznaniowy ludności uwidoczniono w tablicy 4 obliczonej według Korzona (l. c.). Rzymsko-katolicy w granicach przedrozbiorowych obejmowali 53,7%, a zatem ponad połowę ludności. Unici i dyzunici razem stanowili więcej niż jedną trzecią ludności, protestanci — w głównej masie w Gdańsku i Toruniu — tworzyli nieliczną garstkę. Żydzi byli rozmieszczeni niejednolicie; z liczb pruskiego zaboru wiemy, że na Pomo-

Tablica 4. Skład wyznaniowy ludności Rzeczypospolitej około 1770 r.

Rz.-kat.	Dyzunici	Unici	Ewangelicy	Tatarzy	Żydzi
6.500.000 53,7%	650.000 5,4%	3.800.000 31,4%	200.000 1,7%	50.000 0,4%	900.000 7,4%

rzu mogło ich być nie więcej niż 1%, w diecezji płockiej podaje J. Kleczyński 5,7%, w całej Rzeczypospolitej ilość ich przenosiła 7%.

Ilość Polaków w owoczesnej Rzeczypospolitej nie schodziła się całkowicie z ilością rzymsko-katolików, ponieważ Warmia zaludniona była przez katolików Niemców, a przyjąć trzeba około 600.000 ludności mówiącej po litewsku; jeżeli jednak uwzględnimy Polaków mieszkających poza granicami Rzeczypospolitej w Prusiech Wschodnich i na Śląsku, otrzymamy dla 1770 roku liczbę 5.800.000 Polaków. Temu można przeciwstawić 15.700.000 Niemców, a to:

w dziedzicznych krajach austriackich	3.500.000
w Węgrzech	400.000
w Prusiech	4.200.000
reszta Niemiec, ponadto w Alzacji, Szlezwigu i Szwajcarii	7.600.000
Razem	15.700.000

Liczby te opierają się na wiarogodnych spisach austriackich i pruskich, dla reszty zaś Niemiec na szacunkach podanych przez Kretschmera (17) i są bardzo do prawdy zbliżone. Liczbę Włochów można w tym samym czasie ustalić na 16 milionów, Francuzów na 24 miliony, Anglików na 9 milionów. Plemię wielkoruskie mogło wtedy liczyć 15—16 milionów. Liczby te nie są jednak miernikiem rzeczywistego układu sił politycznych i gospodarczych w Europie. Narody tworzyły raczej bierne masy ujęte w karby feodalnego porządku. Do życia pobudziły je dopiero przewroty, których pobudką była rewolucja francuska.

O rozległości Rzeczypospolitej i o liczebności jej mieszkańców mieli owocześni politycy polscy dosyć mętne wyobrażenie. Staszyc (18) przyjmuje, że Polska z Litwą w granicach 1770 „posiada około 21 tysięcy mil kwadratowych, czyli 120 milionów morgów". Jeżeli dzisiejsze pomiary planimetryczne przeliczymy na mile polskie, otrzymamy tylko 13.300 mil kw. Tak samo za wielka jest liczba mieszkańców, którą przyjmuje Staszyc. Według jego szacunku Polska liczyła w roku 1776 14.000.000 ludności. Czacki w swym dziele o litewskich i polskich prawach podaje 16.000.000 (18).

Zmiany zaludnienia na małych obszarach (ziemie, powiaty), w stosunku do dzisiejszego stanu możemy odtworzyć dla diecezji płockiej w roku 1778 z liczb podanych przez J. Kleczyńskiego (19). Dane tam zawarte zanotowano na mapie Semkowicza (1 : 3.000.000), a obszary ziem wymierzono planimetrem. Otrzymano w ten sposób tablicę 5., której przeciwstawiono odpowiednie dzisiejsze powiaty.

Tablica 5. Zmiany rozmieszczenia ludności w Diecezji Płockiej 1778—1931.

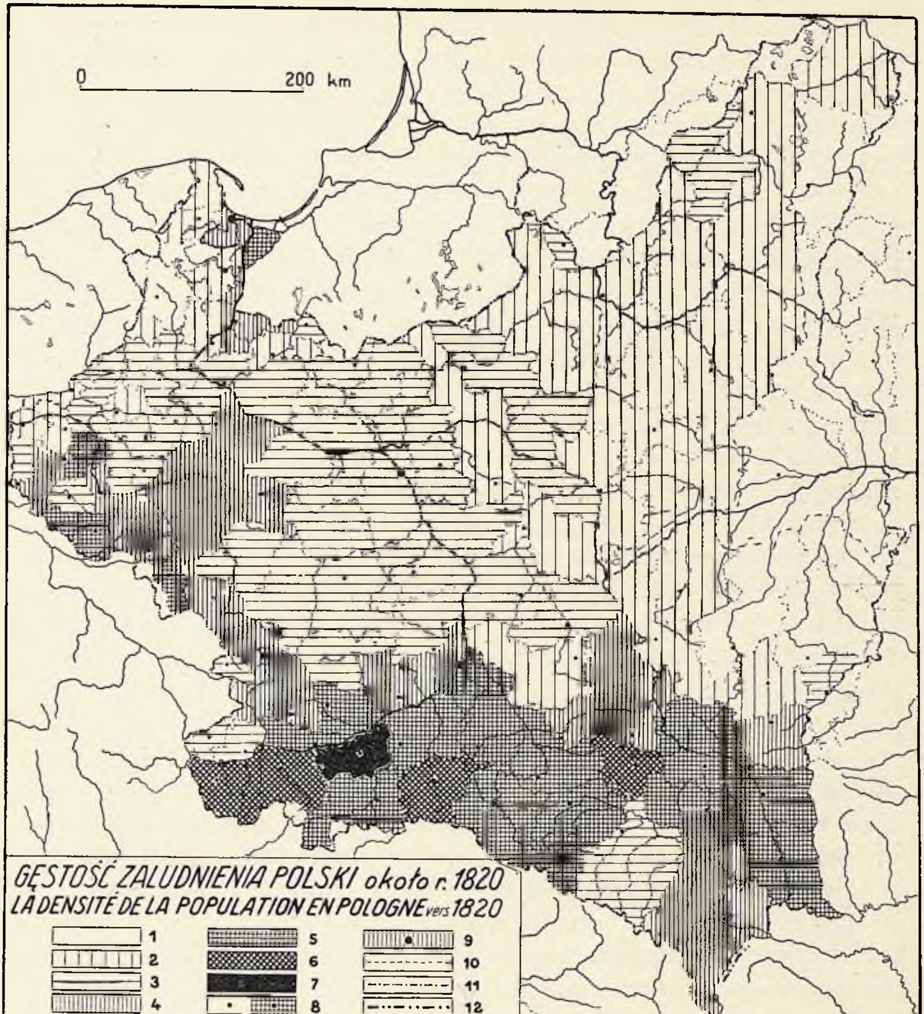
Ziemie	1778			Powiaty	1931		
	km²	ludność	g. zal.		km²	ludność	g. zal.
Dobrzyńska . .	2.780	31.000	11,3	Lipno	1.544	104.600	67,7
				Rypin	1.183	86.700	73.3
					2.727	191.300	70,0
Zawkrzańska .	1.800	26.000	14,4	Mława	1.488	103.100	69,3
Woj. płockie .	2.520	42.500	16,8	Płock	1.438	127.500	88,7
				Sierpc	1.157	83.000	71,8
					2.595	210.500	81,0
Ciechanowska .	2.700	42.300	15,6	Ciechanów . .	1.229	79.000	64,3
Zakroczymska .	1.530	20.100	13,1	Przasnysz . . .	1.397	69.000	49,3
Wyszogrodzka .	640	12.600	18,7	Płońsk	1.329	81.400	61,3
	4.870	75.000	15,4		3.955	229.400	58,0
Różańska . . .	990	16.700	16,9	Maków	1.153	65.600	56,9
Łomżyńska . .	4.030	54.000	13,4	Ostrołęka . . .	2.295	112.800	49,2
Wizka	1.430	21.800	15,2	Łomża	2.654	168.300	63,4
				Szczuczyn . .	1.446	67.900	47,0
	5.460	75.800	13,9		6.395	349.000	54,4
Nurska	3.400	42.000	12,4	Pułtusk . . .	1.526	118.300	77,6
				Ostrów	1.479	99.700	67,4
				Radzymin . .	1.071	97.300	90.8
				Węgrów . . .	1.294	88.900	68,7
					5.370	404.200	75,3
Części ziemi Gostyńskiej, Liwskiej i Warszawskiej . .	1.500	19.700	13,1				
Diecezja Płocka	22.920	329.500	14,4		22.195	1.384.000	62,3

W tablicy 5 należy podkreślić dwa fakty: 1) — w przeciągu 150 lat pogłębiły się znacznie kontrasty gęstości zaludnienia w poszczególnych ziemiach diecezji; wziąć przy tym należy pod uwagę, że jest to obszar rolniczy, w którym kontrasty rozmieszczenia ludności w ogóle bywaja nieznaczne, 2) — nieoczekiwanym wynikiem jest to, że minima gęstości

zaludnienia nie przypadają w obu okresach na te same obszary: podczas gdy w roku 1931 gęstość zaludnienia zmniejsza się w miarę wzrostu lesistego terenu i bagien, to w rozmieszczeniu ludności w roku 1778 wpływu tego dopatrzyć się nie można; najmniejszą gęstość zaludnienia widzimy właśnie na gruntach gliniastych i żyznych. O ile nie stoimy tutaj wobec oczywistej nieścisłości danych źródłowych, należy wnioskować, że w drugiej połowie XVIII wieku nie doszło jeszcze do równowagi między ilością mieszkańców, a możliwościami rolniczymi kraju, który jedynie w rolnictwie znajdował źródła utrzymania. W sumie gęstość zal. całej diecezji płockiej w roku 1778 wynosiła 14,4, była więc mniej więcej taka sama jaką miał zabór pruski. Mieszkało w niej 329.500 ludzi w 4.213 osadach. Po upływie lat 150 ludność wzrosła 4 i pół razy. Dzięki pracy Ladenbergera (20) możemy stosunki mazowieckie porównać z małopolskimi. W diecezji krakowskiej na obszarze 32.000 km² mieszkało 859.000 ludzi (gęstość zal. 26,6). Ludność ta mieściła się w 4189 osiedlach, w jednej zatem osadzie mieszkało w Małopolsce 2 i pół razy więcej ludzi niż na Mazowszu. Liczby te stwierdzają znane skąd inąd zjawisko, że osiedla Polski południowej są o wiele ludniejsze niż na północy. Widzimy z nich w końcu, że Polska południowa znacznie lepiej była zaludniona niż północna. I tak zabór austriacki, chociaż obejmował tylko 10,6 obszaru Rzeczypospolitej mieścił w sobie 21,4% jej ludności.

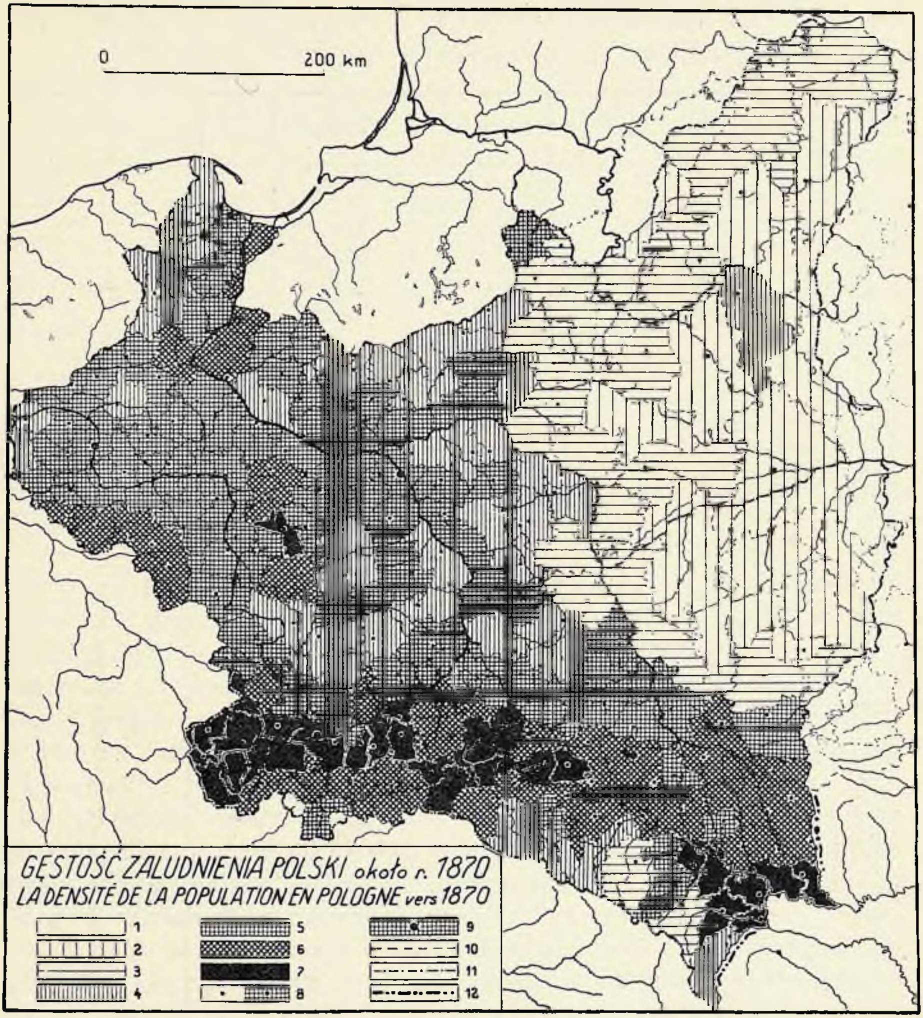
Na progu XIX wieku w Polsce stoją dwa spisy ludności przeprowadzone przez Księstwo Warszawskie w latach 1808 i 1810, pierwsze, jakie w ogóle władze polskie kiedykolwiek przeprowadzały (21). Objęły one znaczną część terytorium etnograficznego Polski i udzielają wglądu w skład wyznaniowy i budowę gospodarczą kraju. Z tablicy 6 widoczne, że procent żydów na obszarze etnograficznym Polski w początkach XIX wieku był znacznie mniejszy niż przy końcu. Największą gęstość zaludnienia miał departament krakowski, najmniejszą bydgoski, co zgadza się z liczbami dla roku 1772.

Rozwój zaludnienia ziem polskich w ciągu XIX wieku uwidoczniono, w trzech następujących tablicach. Na podstawie tablicy 7 i 8 narysowano 2 mapy gęstości zaludnienia Polski w roku 1820 i 1870. Dla wyznaczenia granic obwodów w roku 1820 posługiwano się oryginalnym materiałem kartograficznym (22), granice administracyjne dla roku 1870 rysowano według atlasu Kieperta (23). W zaborze rosyjskim granice powiatów z roku 1870 pozostały prawie niezmienione aż do początku XX wieku, toteż tutaj granice powiatów wzięto z mapy Rosji Szokalskiego (1 : 2.000.000). Obie mapy w związku z tablicami mówią same za siebie.



Rys. 2. Gęstość zaludnienia Polski około r. 1820. Legenda: 1 — do 10 mieszk./km²; 2 — 10-20; 3 — 20-30; 4 — 30-40; 5 — 40-60; 6 — 60-80; 7 — powyżej 80 mieszk./km²; 8 — miasta powiatowe; 9 — miasta wyłączone z obliczenia; 10 — granice cyrkułów, obwodów; 11 — granice województw, rejencyj, gubernii; 12 — współczesne granice Polski. — Die Bevölkerungsdichte Polens um das Jahr 1820. Zeichenerklärung: 1 — bis 10 Einw./km²; 2 — 10-20; 3 — 20-30; 4 — 30-40; 5 — 40-60; 6 — 60-80; 7 — über 80 Einw./km²; 8 — Kreisstädte; 9 — grössere Städte (nicht mitgezählt); 10 — Kreisgrenzen; 11 — Regierungsbezirks- bzw. Gubernien- u. Wojewodschaftsgrenzen; 12 — Staatsgrenze von Polen.

Podstawową dla naszych rozważań jest tablica 9. Liczby jej opierają się na każdoczesnym materiale statystycznym, a obliczenia stale kontrolowano za pomocą naturalnego przyrostu ludności. Należało bo-



Rys. 3. Gęstość zaludnienia Polski około r. 1870. Legenda: 1 — do 10 mieszk./km²; 2 — 10-20; 3 — 20-30; 4 — 30-40; 5 — 40-60; 6 — 60-80; 7 — powyżej 80 mieszk./km²; 8 — miasta powiatowe; 9 — miasta wyłączone z obliczenia; 10 — granice powiatów; 11 — granice gubernii, rejencyj; 12 — współczesne granice Polski. — Die Bevölkerungsdichte Polens im Jahre 1870. Zeichenerklärung wie Abb. 2.

wiem dane z rozmaitych lat sprowadzić raz do roku 1820, drugi raz do roku 1870. Obliczenia dla roku 1900 i dla obszaru dzisiejszych województw w sumie dają wynik zgodny z obliczeniami St. Szulca (24), który przyjmuje dla Polski w granicach dzisiejszych i dla roku 1900 25.563.000 mieszkańców. Zaznaczamy, że w naszych sumach uwzględniono Zaolzie, co już dostatecznie tłumaczy różnicę 200.000 głów.

Tablica 6. Obszar i ludność Księstwa Warszawskiego w r. 1810.

	km²	Ludność	Gęst. zalud.	% żydów
Warszawski . . .	15.790	514.900	32,6	8,7
Krakowski	10.120	442.500	43,7	5,5
Poznański	18.590	581.200	31,3	5,5
Kaliski	16.940	512.800	30,1	4,8
Radomski	14.580	362.800	25,1	7,0
Bydgoski	14.690	337.300	23,0	4,0
Lubelski	16.000	457.000	28,6	7,7
Płocki	16.060	386.000	24,0	8,5
Łomżyński . . .	17.270	416.400	24,1	10,0
Siedlecki	13.420	323.400	24,1	8,1
Razem . . .	153.460	4.334.300	28,2	6,9

Przeliczenia na obszary województw z roku 1931 dokonano w ten sposób, że na mapie jednostek administracyjnych roku 1820, względnie roku 1870 i 1900 narysowano współczesne granice województw i sumowano ludność powiatów względnie ich części. Ponieważ wszystkie liczby opierają się na tych samych podstawach teoretycznych i na jednolicie przepracowanym materiale faktycznym, można uważać, że tablice nasze nie wiele odbiegają od rzeczywistości. A wszakżeż sama rzeczywistość statystyczna już jest teorią. W miarę żmudnych obliczeń poczyniono obserwacje, że między danymi statystycznymi z poszczególnych okresów dla zaboru pruskiego, jako też i dla zaboru austriackiego istnieje jakiś wewnętrzny związek i wynikliwość; natomiast w liczbach dla województw wschodnich były dziwne i nieuzasadnione skoki. Jest to niedomaganie samego materiału, z którym trzeba się było po prostu pogodzić. Innych danych nie ma, więc trzeba było wziąć za podstawę te, które są, bo... z próżnego nikt żadnych liczb nie naleje.

Województwa południowe były już w roku 1820 względnie dobrze zaludnione i mieściły w sobie 37% ludności obszaru Polski (granice dzisiejsze), w roku natomiast 1931 miały tylko 26%. Do roku 1870 województwa centralne i wschodnie miały przyrost ludności nieznaczny i słabo się tylko rozwijały. W trzydziestoleciu 1870—1900 ludność ich prawie się podwoiła. Polska środkowa zapełniła się ludźmi i uzyskała przewagę nad resztą obszaru. Ten ogromny przyrost ludności był najsilniejszą sprężyną historii odrodzenia Polski. Historia jest nagromadzeniem pracy, a pracę wykonują

Tablica 7. Ludność i gęstość zaludnienia Polski w r. 1820 według obwodów (powiatów).

Obwody	km²	Ludność	G.zal.	Obwody	km²	Ludność	G. zal.
Kielce	3.000	76.000	25,3	Dubno	4.480	81.000	18
Miechów	2.212	100.000	45,1	Kowel	7.383	89.000	12
Olkusz	3.306	121.000	36.6	*Krzemieniec*	*3.335*	*100.000*	*30*
Stopnica	2.173	83.000	38,1	Łuck	7.569	76.000	10
Sandomierz	2.016	68.000	33,5	*Ostróg*	*3.047*	*75.000*	*24*
Opatów	2.880	73.000	25,4	Równe	8.646	95.000	11
Radom	3.840	84.000	22,0	Włodzimierz	6.504	104.000	16
Opoczno	4.760	112.000	23,5	Pińsk	11.800	94.000	8
Kalisz	2.786	104.000	37,0				
Konin	3.240	95.000	39,4	*Babimost*	*930*	*32.300*	*34,7*
Sieradz	3.145	84.000	27,0	Buków	973	29.500	30,5
Wieluń	3.520	110.000	31,1	Kościan	1.264	35.000	28,0
Piotrków	4.293	120.000	28,0	Krobia	1.045	51.500	49,0
Lublin	4.680	127.000	28,1	Krotoszyn	1.023	37.000	36,8
Krasnystaw	3.880	74.000	19,3	Międzychód	1.403	27.000	19,3
Hrubieszów	2.820	91.000	32,4	*Międzyrzec*	*1.070*	*27.000*	*25,3*
Zamość	5.560	142.000	25,6	Oborniki	1.227	30.500	25,0
Płock	2.737	73.000	26,7	Odolanów	907	33.000	36,8
Pułtusk	2.867	65.000	22,7	Ostrzeszów	860	36.000	41,8
Lipno	2.947	76.000	25,9	Pleszew	.098	34.000	31,0
Mława	2.775	64.000	23,1	Poznań	105	51.000	46,0
Przasnysz	2.668	63.000	23,5	Środa	1.058	28.300	27,0
Ostrołęka	3.000	62.000	20,7	Szamotuły	1.276	26.300	20,6
Warszawa m.	—	100.000	—	Śrem	1.064	33.000	32,0
Warszawa obw.	3.880	103.000	27,0	Września	800	20.000	25,0
Stanisławów	2.840	61.000	21,2	*Wschowa*	*897*	*45.500*	*51,0*
Rawa	3.160	87.000	27,6				
Łęczyca	2.200	79.000	35,9	Bydgoszcz	1.420	33.000	23,3
Sochaczew	2.013	51.000	25,2	*Chodzież*	*1.049*	*23.800*	*22,7*
Gostynin	2.460	84.000	34,3	*Czarnków*	*1.543*	*30.700*	*19,9*
Obw. kujawski	2.665	89.000	33,7	Gniezno	1.130	28.000	24,8
Łomża	4.480	104.000	23,1	Inowrocław	1.598	33.500	20,9
Obw. augustowski	4.680	92.000	19,7	Mogilno	968	21.000	21,7
Sejny	2.760	71.000	25,9	Szubin	1.130	25.000	22,1
Siedlce	3.620	73.000	20,1	Wągrowiec	1.379	27.600	20,0
Łuków	3.440	79.000	23,0	Wyrzysk	1.172	25.600	22,0
Biała	2.680	78.000	30,1				
Radzyń	4.520	90.000	20,0	*Gdańsk m.*	*55*	*55.000*	—
				Gdańsk p.	*1.046*	*33.000*	*31,4*
Obw. białostocki	9.110	190.000	21,0	*Wejherowo*	*1.266*	*20.000*	*16,0*
				Kartuzy	*1.386*	*15.000*	*10,8*
Grodno	4.236	75.000	17,7	*Kościerzyna*	*1.254*	*11.400*	*9,2*
Nowogródek	5.286	101.000	19,0	Starogard	1.349	22.000	16,3
Prużana	4.181	54.000	13,0	*Malborg*	*798*	*38.700*	*48,5*
Słonim	7.265	82.000	11,3	*Elbląg*	*578*	*35.000*	*58,0*
Wołkowysk	3.899	61.000	15,6	Lubawa	973	20.000	20,6
Lida	5.637	81.000	14,4	Brodnica	1.530	30.000	19,6
Brześć Lit.	4.824	83.000	17,2	Grudziądz	881	30.000	34,1
Kobryń	5.279	79.000	15,0	Toruń	1.189	30.000	25,2
Wilno	*6.208*	*77.000*	*12,4*	Chełmno	1.460	27,000	18,5
p. Zawilejski	*6.411*	*65.000*	*10,2*	Świecie	1.424	30.700	21,7
Oszmiana	7.009	84.000	12,0	Chojnice	2.624	22.000	8,4
Brasław	*5.803*	*32.000*	*5,5*	*Człuchów*	*1.860*	*23.000*	*12,4*

Obwody	km²	Ludność	G. zal.	Obwody	km²	Ludność	G. zal.
Złotowo	*1.612*	*25.500*	*15,8*	Nowy Sącz	4.105	200.000	48,8
Wałcz	*1.970*	*28.000*	*14,2*	Jasło	3.062	206.000	67,3
				Tarnów	3.942	215.000	54,6
Lubliniec	*1.004*	*25.900*	*25,8*	Rzeszów	4.609	240.000	52,1
				Sanok	5.052	227.000	45,0
Bytom	*614*	*38.400*	*62,5*	Sambor	4.997	257.000	51,4
Pszczyna	1.073	43.000	40,0	Przemyśl	4.109	227.000	55,3
Rybnik	*853*	*35.400*	*41,5*	Żółkiew	5.075	208.000	41,0
Raciborz	*869*	*53.300*	*61,3*	Lwów	2.151	150.000	70,0
				Złoczów	5.211	218.000	42,0
Obw. cieszyński	*2.261*	*157.000*	*69,5*	Tarnopol	3.730	192.000	51,5
				Brzeżany	4.537	186.000	41,0
Rzecz. Krakowska	1.234	98.000	79,4	Stryj	6.671	185.000	27,7
				Stanisławów	5.194	194.000	37,4
Wadowice	3.904	287.000	73,8	Czortków	3.906	160.000	41,0
Bochnia	2.188	190.000	87,0	Kołomyja	4.605	166.000	36,1

ludzie, maszyna bowiem sama się nie porusza, poruszają ją tylko ręce i mózg. W rezultacie ludność województw środkowych, która w roku 1820 stanowiła tylko 35% mieszkańców Polski, w roku 1931 obejmuje już 41%, pozostawiając daleko w tyle województwa południowe. Pomorze i Poznańskie stały w pośrodku między południem i centrum. Siłą, która ludność zbierała, był w pierwszym rzędzie przemysł. Woj. śląskie w ciągu lat 110 ludność swoją więcej niż uszešciokrotniło, woj. łódzkie — więcej niż uczworokrotniło. Słabo przez lat 80 rozwijające się woj. krakowskie miało w ostatnich latach 30 z powodu znacznego rozwoju przemysłu o wiele większy przyrost niż inne województwa południowe. Najsłabiej rozwijało się woj. tarnopolskie, czego przyczynę od razu znajdziemy na każdej mapie przemysłu Polski. Jedyne woj. białostockie cofnęło się wstecz w rozwoju zaludnienia. W ogóle przeliczenia nasze w stosunku do roku 1931 (= 100) dostarczają wiele materiału do zastanowienia, a widoczne z nich różnice w rozwoju poszczególnych części Polski są wyrazem odmiennych własności krain i niejednakowych możliwości gospodarczych.

Zmiany w gęstości zaludnienia (środkowa część tablicy 9) prowadzą do rozważań innego rodzaju. Województwo Wołyńskie żywiło w roku 1820 14 ludzi na 1 km², w 1931 roku — 58 ludzi. Słowem, tam gdzie przed 100 laty jeden człowiek mógł się wyżywić, dzisiaj żyje cała rodzina; nie mówimy wcale o tym, że dzisiejsza stopa życiowa na zachodzie i w odpowiednim stosunku na wschodzie jest bez porównania wyższa niż przed wiekiem. Toteż w związku z tą tablicą należało by ustalić, jak w okresie czasu ostatnich 4 pokoleń wzrastała wytwórczość środków żywności, a przede wszystkim ilość płodów rolnych.

Tablica 8. Ludność i gęstość zaludnienia Polski w r. 1870 (według powiatów).

	Ludność	G. zal.
Kalisz	83.300	58,2
Koło	75.500	59,6
Konin	69.900	56,9
Łęczyca	82.800	62,8
Sieradz	83.000	54,0
Słupca	60.200	50,0
Turek	78.200	57,1
Wieluń	94.000	44,7
Jędrzejów	46.100	36,4
Kielce	73.000	38,2
Miechów	74.400	54,3
Olkusz	79.200	56,4
Pińczów	80.400	69,6
Stopnica	80.300	50,2
Włoszczowa	52.500	37,9
Biłgoraj	77.300	45,3
Chełm	65.800	31,0
Hrubieszów	67.300	45,9
Janów	65.900	33,6
Krasnystaw	59.600	39,5
Lubartów	52.800	38,5
Lublin	84.400	46,3
Puławy	78.100	46,5
Tomaszów	59.500	43,2
Zamość	70.200	40,0
Kolno	59.400	38,8
Łomża	74.500	40,1
Maków	44.200	38,3
Wysoko Maz.	57.200	40,4
Ostrołęka	56.400	34,8
Ostrów	64.400	41,1
Pułtusk	70.000	45,9
Szczuczyn	45.300	30,9
Będzin	87.900	64,4
Brzeziny	64.200	58,5
Częstochowa	88.000	45,8
Łask	71.200	50,7
Łódź	105.100	112,0
Piotrków	105.400	50,5
Radomsko	83.400	39,5
Rawa	51.400	39,5
Ciechanów	51.900	42,1
Lipno	63.400	37,8
Mława	51.700	35,4
Płock	75.200	56,9
Płońsk	62.000	43,2
Przasnysz	51.500	36,9
Rypin	51.600	41,4
Sierpc	49.200	44,2

	Ludność	G. zal.
Iłża	62.500	36,2
Końskie	80.000	42,2
Kozienice	72.700	38,6
Opatów	77.200	45,5
Opoczno	68.400	36,9
Radom	85.400	41,7
Sandomierz	67.500	57,5
Biała	52.000	34,8
Garwolin	79.000	43,4
Konstantynów	46.300	32,2
Łuków	64.100	34,0
Radzyń	60.800	37,9
Siedlce	54.100	42,1
Sokołów	49.600	38,4
Węgrów	52.600	39,3
Włodawa	62.800	28,9
Augustów	63.700	31,0
Sejny	71.000	29,8
Suwałki	84.700	55,4
Góra Kalwaria	34.300	49,5
Gostynin	61.300	50,6
Grodzisk	58.600	54,4
Grójec	43.100	44,0
Kutno	60.000	65,4
Łowicz	57.700	46,9
Mińsk Maz.	59.300	43,4
Radziejów	56.000	43,2
Radzymin	46.400	37,9
Skierniewice	36.600	47,8
Sochaczew	53.400	50,4
Warszawa m.	250.000	—
Warszawa p.	88.000	58,7
Włocławek	61.100	46,5
Brześć Lit.	120.000	25,0
Bielsk	90.000	25,1
Białystok	89.000	30,5
Grodno	126.000	29,1
Kobryń	110.000	21,0
Prużana	83.000	20,0
Słonim	128.000	17,6
Sokółka	77.000	29,1
Wołkowysk	93.000	24,0
Wilno	222.000	35,0
Wilejka	*127.000*	*19,8*
Dzisna	121.000	20,8
Lida	122.000	21,7

	Ludność	G. zal.
Oszmiana	140.000	20,0
Święciany	*127.000*	*23,0*
Troki	*117.000*	*19,5*
Mozyrz	*85.000*	*5,2*
Nowogródek	158.000	30,0
Pińsk	123.000	10,3
Słuck	*158.000*	*10,9*
Dubno	100.000	25,1
Kowel	122.000	16,5
Krzemieniec	*139.000*	*42,0*
Łuck	111.000	14,7
Ostróg	*102.000*	*33,4*
Równe	134.000	15,8
Włodzimierz	148.000	22,8
Września	39.500	56,2
Pleszew	60.400	57,3
Środa	49.500	48,3
Śrem	57.000	54,3
Buków	57.200	59,4
Kościan	65.400	55,3
Poznań m.	55.400	—
Poznań p.	56.100	51,0
Oborniki	47.500	42,5
Szamotuły	49.800	46,3
Międzychód	46.800	30,7
Międzyrzec	45.400	38,5
Babimost	*54.400*	*52,0*
Wschowa	*61.500*	*62,8*
Krobia	74.300	72,1
Krotoszyn	65.100	66,4
Odolanów	57.200	63,3
Ostrzeszów	61.900	64,3
Czarnków	*68.400*	*43,6*
Chodzież	*52.100*	*46,4*
Wyrzysk	56.400	48,4
Bydgoszcz	91.100	61,2
Szubin	56.700	48,4
Inowrocław	75.700	45,4
Mogilno	45.500	46,0
Gniezno	59.700	45,4
Wągrowiec	54.100	40,3
Gdańsk m.	*87.000*	—
Gdańsk p.	*75.800*	*59,6*
Starogard	70.300	56,3
Kościerzyna	*43.300*	*34,0*
Kartuzy	*55.400*	*39,0*
Wejherowo	*60.300*	*41,8*
Lubawa	50.100	50,1
Brodnica	64.700	48,2

	Ludność	G. zal.		Ludność	G. zal.		Ludność	G. zal.
Toruń	69.000	61,2	Chrzanów	66.700	93,1	Nowy Targ	57.900	51,3
Chełmno	53.900	60,2	Cieszanów	64.300	53,2	Pilzno	67.700	79,3
Grudziądz	59.000	67,8	Czortków	60.300	75,4	Podhajce	62.000	58,6
Świecie	72.700	45,4	Dąbrowa	56.900	90,8	Przemyśl	86.500	88,4
Chojnice	69.900	30,5	Dolina	72.200	28,9	Przemyślany	58.100	59,0
Człuchów	*59.600*	*27,8*	Drohobycz	96.600	70,6	Rawa Ruska	77.200	55,2
Złotowo	*62.500*	*40,7*	Gorlice	66.000	74,7	Rohatyn	78.400	68,0
Wałcz	*62.500*	*29,1*	Gródek	54.400	68,0	Ropczyce	56.000	75,6
			Grębów	41.200	69,8	Rudki	57.100	77,6
Lubliniec	*41.500*	*41,5*	Horodenka	67.400	81,6	Rzeszów	111.000	95,8
Tarnowskie			Husiatyn	68.700	76,6	Sambor	82.000	78,8
Góry	*38.400*	*118,8*	Jarosław	91.600	70,2	Sanok	79.300	61,9
Bytom	*82.000*	*794,0*	Jasło	75.800	90,7	Skałat	63.200	72,7
Katowice	*73.000*	*391,0*	Jaworów	63.300	61,6	Śniatyń	64.400	106,5
Pszczyna	89.000	83,8	Kałusz	64.300	56,2	Sokal	70.600	52,8
Rybnik	*73.200*	*85,7*	Kamionka	75.700	49,8	Stanisławów	72.800	91,7
Raciborz	*114.600*	*132,0*	Kolbuszowa	64.500	75,8	Stare Miasto	42.300	58,5
Cieszyn	*101.300*	*87,4*	Kołomyja	100.200	82,6	Stryj	75.200	39,0
Bielsko	72.500	95,0	Kosów	64.000	33,5	Tarnobrzeg	59.700	58,0
Frysztat	*51.00*	*152,0*	Kraków m.	51.000	—	Tarnopol	92.800	79,6
			Kraków p.	55.400	109,5	Tarnów	91.000	103,7
Biała	82.400	125,1	Krosno	78.100	82,5	Tłumacz	84.000	82,8
Bircza	52.800	63,1	Limanowa	64.200	67,9	Trembowla	42.800	74,6
Bóbrka	57.000	63,0	Lesko	70.500	37,5	Turka	54.000	37,1
Bochnia	91.600	111,1	Lwów m.	88.000	—	Wadowice	89.100	103,5
Bohorodcza-			Lwów p.	91.100	70,6	Wieliczka	94.800	133,5
ny	51.800	54,8	Łańcut	105.300	91,7	Zaleszczyki	74.700	86,0
Borszczów	73.300	65,7	Mielec	57.700	70,1	Zbaraż	51.200	71,6
Brody	118.700	62,5	Mościska	61.100	83,0	Złoczów	106.600	63,1
Brzesko	83.500	100,5	Myślenice	78.900	72,2	Żółkiew	66.000	55,0
Brzeżany	69.900	61,5	Nadwórna	54.100	28,3	Żydaczów	58.200	62,7
Brzozów	63.100	89,1	Nisko	57.700	58,1	Żywiec	81.500	70,9
Buczacz	84.400	76,0	Nowy Sącz	99.500	72,1			

Uwaga: Powiaty wydrukowane kursywą są tylko częściowo objęte granicą Polski dzisiejszej.

Źródła: Stefan Szulc: Wartość materiałów statystycznych dotyczących stanu ludności b. Królestwa Polskiego, Warszawa 1920. — J. Iwaszkiewicz: Repatriacja i indemnizacja strat wojennych na Litwie po roku 1812 (w Zbiorze: „Likwidacja skutków wojny w dziedzinie stosunków prawnych i ekonomicznych, zeszyt II) Warszawa 1917. — Encyklopedia powszechna S. Orgelbranda, 12 tomów, Warszawa 1872—1876. — J. Hoffmann: Übersicht der Bodenfläche und Bevölkerung des Preussischen Staats. Aus den für das Jahr 1817 amtlich eingezogenen Nachrichten, 2. Auflage, Berlin 1819. — Gemeinden und Gutsbezirke der Provinz Posen... Nach den Urmaterialen der allgemeinen Volkszählung 1/XII. 1871, Berlin 1874. — Te same wydawnictwa dla Śląska i dla Prus. — J. v. Liechtenstein: Vollstandiger Umriss der Statistik des österreichischen Kaiserstaates... Brünn 1820. — T. Pilat: Statystyka gmin i obszarów dworskich w Galicji, „Wiadomości Statystyczne...", rocznik 4. Lwów 1878.

Zagadnienie takie na tle rozważań ogólnych postawił Malthus (25). „Można twierdzić, że ilość ludności, jeśli nie przeciwdziałają jakieś przeszkody podwaja się w 25 latach, a więc, że wzrasta w postępie geometrycznym. Nie tak łatwym jest ustalenie stosunku, w jakim wzrasta

Tablica 9. Zaludnienie Polski według województw 1820, 1870, 1900, 1931, w przeliczeniu na obszary województw w granicach 1931 roku.

Województwa	Ilość mieszkańców				Gęstość zal. (na 1 km²)				Stosunek do r. 1931 (= 100)			
	1820	1870	1900	1931	1820	1870	1900	1931	1870	1870	1900	1931
Warszawa m.	100.000	250.000	721.000	1.179.000	—	—	—	—	9	22	62	100
Warszawa w.	774.000	1.273.000	2.015.000	2.531.000	26,3	43,5	69,1	86,0	31	50	80	100
Łódź . .	598.000	900.000	1.852.000	2.633.000	31,5	47,4	97,5	138 6	23	35	70	100
Kielce .	768.000	1.151.000	2.084.000	2.937.000	30,0	45,0	80,6	114 8	26	49	70	100
Lublin .	752.000	1.218.000	2.012.000	2.467.000	24,2	39,0	64,5	79,3	31	49	81	100
Białystok	635.000	1.035.000	1.680.000	1.643.000	19,6	32,0	51,8	50,7	39	63	102	100
Wilno .	363.000	725.000	1.182.000	1.275.000	12,5	25,0	41,0	44,0	29	57	93	100
Nowogródek	285.000	527.000	911.000	1.057.000	12,3	23,0	39,6	46,0	27	50	86	100
Polesie .	350.000	601.000	1.095.000	1.131.000	9,7	16,4	30,0	31,0	31	54	97	100
Wołyń .	508.000	706.000	1.403.000	2.085.000	14,5	19,8	39,2	58,3	24	34	68	100
Poznań .	774.000	1.456.000	1.754.000	2.114.000	29,2	55,0	66,0	80,4	37	69	83	100
Pomorze	394.000	734.000	905.000	1.086.000	24,0	44,1	55,2	66,2	36	67	83	100
Śląsk . .	253.000	534.000	838.000	1.618.000	46,0	97,1	158 2	294 7	16	33	52	100
Kraków .	1.110.000	1.542.000	1.895.000	2.297.000	64,1	88,7	108 6	131 7	49	67	82	100
Lwów .	1.417.000	1.948.000	2.654.000	3.128.000	49,9	68,6	93,4	110 1	45	62	85	100
Stanisławów .	581.000	909.000	1.280.000	1.477.000	34,4	54,0	76,0	87,4	30	62	87	100
Tarnopol	722.000	1.103.000	1.509.000	1.603.000	43,7	66,9	91,5	97,0	45	69	94	100
Polska .	10384.000	16612.000	25790.000	32261.000 + 192.000 wojska	26,6	42,6	66,1	83,2	32	51	79	100

ilość płodów rolnych. Tysiąc milionów ludzi podwaja się w okresie 25 lat z taką samą łatwością, jak jeden tysiąc. Lecz nie można z taką samą łatwością zdobyć wyżywienia dla utrzymania większej — wskutek przyrostu — liczby ludzi. Człowiek jest z konieczności ograniczony w pewnej przestrzeni".

Jak Polska powiększała w XIX wieku swoją przestrzeń żywicielską i w jakim stosunku do zaludnienia wzrosła ilość jej płodów rolnych?

Według obliczeń Grabskiego (26) Królestwo Kongresowe miało w latach 1816—1820 33,7% ziemi ornej i 30,1% przestrzeni leśnej — stosunek obu rodzajów gruntu był 136 : 100. W 1909 roku natomiast obie liczby wynosiły 56,3% i 18,1% — ich stosunek 311:100! Ale jeszcze i po roku 1870 nastąpiły wielkie zmiany (27). Obszar zasiewów pszenicy w Polsce w latach 1931/34 powiększył się o 70%, żyta — o 33% w stosunku do zasiewów 1870 roku. Tak wielkie zmiany zaszły w samym tylko obszarze zasiewów.

Wzrastająca szybko ludność wymagała zarówno powiększenia ilości ziemi uprawnej, jak zwłaszcza plonu z 1 ha, bo w końcu przestrzeń Polski jest przecież ograniczona. Liechtenstein w swojej gruntownej statystyce cesarstwa austriackiego (1820) twierdzi, że w owym czasie nawet w najżyźniejszych ziemiach cesarstwa — w Lombardii — nie uzyskiwano z jednego korca wysiewu zboża ośmiu korców zbioru; maksima wahały się między 6 i 7 korcami. Dla Galicji przyjmował 5 korców. Dzisiaj nawet w zacofanej pod względem rolniczym Polsce południowej plon jest dwa razy większy. J. Buzek (28) utrzymuje, że według liczb ustalonych z wielką sumiennością z okazji prac nad wprowadzeniem stałego katastru w Wielkim Księstwie Krakowskim w latach 50-tych przeciętnie z 1 ha roli zbierano tylko 79 hl kartofli, 13 hl owsa, 11 hl żyta itd. W latach 1898—1907 zbierano już 162 hl ziemniaków, 24 hl owsa, 15 hl żyta itd.

W tablicy 10 obliczono zbiory płodów rolnych i ilość na 1 mieszkańca płodów rolnych w niektórych częściach Polski na początku XIX wieku i zestawiono z dzisiejszymi zbiorami. Dla Poznańskiego otrzymujemy liczby wprost zawrotne. Zbiór 4 gatunków zbóż w roku 1802 wynosił w sumie 2.040.000 q, w 1928/37 średnio rocznie — 15.200.000; na 1 mieszkańca przypadało rocznie na początku XIX wieku 300 kg zboża, dzisiaj— 705 kg. Olbrzymio też wzrosły ilości bezwzględne i stosunkowe (jak widać z tablicy) w województwach centralnych i południowych. Najważniejszą jednak zmianą, jaka zaszła w ciągu ostatnich 4 pokoleń w powiększeniu ilości płodów rolnych jest uprawa ziemniaków i buraków cukrowych na wielką skalę. Ziemniak zajmuje dziś 22% ogółu ziemi ornej w Polsce. W Poznańskim przypada dziś na 1 mieszkańca 1.770 kg ziemniaków, w roku 1802 tylko 50 kg. O buraku cukrowym tu nie mówimy, bo wtedy jego uprawa w ogóle była nieznana. Jak więc na razie produkcja płodów rolnych idzie w parze ze wzrostem zaludnienia; ale jak daleko jeszcze warsztat rolny Polski może się posunąć w kierunku powiększenia i uintensywnienia? Malthus rzucił ludzkości groźne pytanie; nikt jeszcze do dzisiaj nie dał odpowiedzi.

Wiele również mówi tablica 11, na której uwidoczniono ilość zwierząt gospodarskich (w przeliczeniu na 100 mieszkańców). Jeżeli produkcja roślinna przeliczona na 1 mieszkańca wszędzie jest znacznie większa dziś niż przed 100 laty, to ze względną ilością zwierząt gospodarskich dziś ma się rzecz inaczej. W Polsce południowej przeciętna ilość koni i bydła domowego (na 100 mieszkańców) zgoła nie ulegała zmianie w przeciągu czasu pięciu pokoleń: przez 150 lat widzimy nieodmiennie po 10 koni i ponad 30 sztuk bydła rogatego na 100 mieszkańców. Konserwatyzm gospodarstwa rolnego i jego zacofanie w Polsce południowej jest z liczb tych aż nadto widoczne. Na obszarze województwa łódzkiego względna

Tablica 10. Produkcja rolna niektórych krain Polski na początku XIX wieku i obecnie (średnie roczne).

a) Poznańskie (woj. poznańskie)

	1802			1928—1937	
	ogółem	na 1 mieszk.	wywóz	ogółem	na 1 mieszk.
Pszenica	137.000 q	20 kg	15%	2.253.000 q	105 kg
Żyto	1.185.000 ,,	173 ,,	19%	8.691.000 ,,	402 ,,
Jęczmień	443.000 ,,	65 ,,	16%	2.061.000 ,,	96 ,,
Owies	276.000 ,,	41 ,,	26%	2.203.000 ,,	102 ,,
Groch	110.000 ,,	17 ,,	21%	294.000 ,,	14 ,,
Hreczka	31.000 ,,	5 ,,			
Wyka	49.000 ,,	7 ,,			
Ziemniaki	360.000 ,,	53 ,,		38.128.000 ,,	1.770 ,,
Buraki cukr.				13.800.000 ,,	642 ,,

b) Księstwo Warszawskie (dla porównania wojew. centralne bez białostockiego)

(średnie roczne)

	1810—1819		1928-1937
	ogółem	na 1 mieszk.	na 1 mieszk.
Pszenica	1.030.000 q	24 kg	57 kg
Żyto	6.019.000 ,,	139 ,,	230 ,,
Jęczmień	1.872.000 ,,	44 ,,	74 ,,
Owies	2.534.000 ,,	59 ,,	75 ,,
Groch	524.000 ,,	12 ,,	—
Tatarka	622.000 ,,	15 ,,	—
Proso	225.000 ,,	5 ,,	—
Ziemniaki	2.800.000 ,,	65 ,,	985 kg

Źródła: Dla Poznańskiego podaje G. Hassel ((Vollständiges Handbuch der neuesten Erdbeschreibung, I. Abt., 3. Band, Weimar 1817, str. 571) zbiory w r. 1802; jeden wispel równa się 1.319 l. Dla Księstwa Warszawskiego podaje H. Grossman (21) wysiewy w korcach. Przeliczenia na kwintale dokonano według zasady, że na początku XIX w. 1 korzec wysiewu dawał przeciętnie 5 korcy zbiorów; dla ziemniaków przyjęto normę 9 korcy. Jeden korzec polski równał się 117 l. Miary owoczesne przeliczono według: J. C. Nelkenbrechers allgemeines Taschenbuch der Münz-, Mass- und Gewichtskunde. 11 Aufl. von I. S. G. Otto, Berlin 1815. Dla Poznańskiego przeliczono na powierzchnię równą dzisiejszemu województwu. Podobnie też postąpiono w tablicy następnej.

ilość sztuk zwierząt gospodarskich była na początku XIX wieku znacznie większa niż dzisiaj. Są to ostatnie odgłosy ekstensywnej ongiś w Polsce gospodarki rolnej. Znaczny postęp zaznaczyć tylko należy w hodowli trzody chlewnej w województwie poznańskim.

Tablica 11. Zwierzęta gospodarskie w niektórych krainach Polski w r. 1787, 1802, 1818 i 1937.

a) Poznańskie.

	1802		1937	
	ilość	sztuk na 100 mieszk.	ilość	sztuk na 100 mieszk.
Konie	97.000	14	259.000	12
Bydło rogate	378.000	55	754.000	35
Owce	1.056.000	155	154.000	7
Trzoda chlewna	177.000	26	902.000	42
Ule	20.500	3		

b) Departament Kaliski (wojew. łódzkie).

	1808		1937	
	ilość	sztuk na 100 mieszk.	ilość	sztuk na 100 mieszk.
Konie	46.800	14	204.000	8
Bydło rogate	233.200	71	604.000	23
Owce	263.900	79	54.000	2
Trzoda chlewna	87.000	26	411.000	16

c) Polska południowa.

	1787	1818	1937
	sztuk na 100 mieszk.		
Konie	10	9	10
Bydło rogate	33	31	30
Owce	—	13	5

Wszędzie w Polsce hodowla owiec była ważnym źródłem utrzymania. Na obszarze dzisiejszej Polski w 1870 roku było około 10 milionów (według naszych obliczeń 9.370.000) sztuk owiec, dziś po 70 niemal latach tylko 3 miliony; na 100 mieszkańców w 1870 roku przypadło 57 owiec, w 1935 tylko 7 sztuk. W tym samym jednak czasie ludność Polski powiększyła się więcej niż dwukrotnie. Zwłaszcza w Królestwie chów owiec był bardzo rozpowszechniony. W 1808 roku na obszarze woj. łódzkiego widzimy na 100 mieszkańców 79 owiec, dziś tylko 2! Kwitnący stan owczarstwa w Królestwie był podstawą znakomitego rozwoju sukiennictwa. Wełnę z Poznańskiego wysyłano do Wrocławia, gdzie był jeden z największych targów wełny w Europie (29).

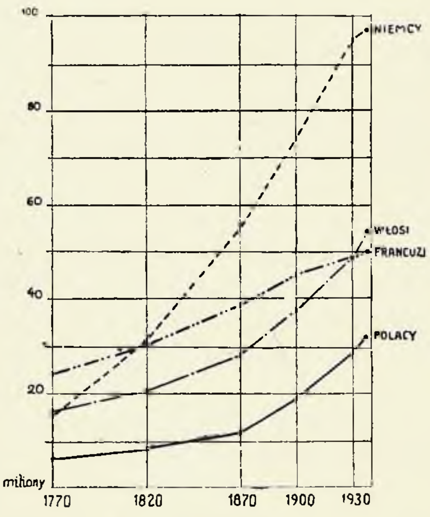
Kwestia przeludnienia związana jest ściśle z pytaniem, ile mieszkańców może wyżywić dany obszar ziemi przy istniejących warunkach gospodarczych. Dylemat Malthusa jest tragiczny: albo zwiększyć potencjał przestrzeni życiowej, albo zmniejszyć potencjał demograficzny! Otóż uintensywnienie gospodarstwa rolnego stoi w ścisłej zależności od uprzemysłowienia kraju. Oba te procesy ekonomiczne następują po sobie jak przyczyna i skutek. Razem z powiększeniem plonu zmniejsza się procentowa ilość mieszkańców zajętych czynnie (i biernie) w rolnictwie. Wykazał to ściśle każdy spis ludności w Niemczech w drugiej połowie XIX wieku. Nadmiar ludności rolniczej znajdował zajęcie w przemyśle. Tak postępował proces uprzemysłowienia, który niekoniecznie musiał być primum agens w uintensywnieniu rolnictwa. Wogóle w życiu ekonomicznym przyczyna i skutek tak się zazębiają, że trudno orzec, gdzie się kończy jedno, a zaczyna drugie. Około roku 1880 — zanim przemysł niemiecki mógł stanąć zwycięsko do współzawodnictwa na wielkich rynkach świata z angielskim — demograf niemiecki Rümelin twierdził, że Rzesza jest przeludniona, atoli dalsza „rzeczywistość gospodarcza twierdzenie jego doprowadziła ad absurdum" (30). Niemcy cały swój wielki przyrost ludności umieściły w przemyśle, bo przemysł ten miał nieograniczony prawie zbyt na całej kuli ziemskiej. Ale praca koniecznie wymaga zbytu, bo inaczej powstaje groźne pytanie, co robić z ludźmi domagającymi się pracy... Razem z uintensywnieniem gospodarstwa rolnego, które niewątpliwie dzisiaj w Polsce postępuje, nasza ludność rolnicza przerasta liczbę swoją daleko poza swój warsztat rolny. W normalnych warunkach handel zajmuje najwyżej 10=12% ogółu ludności. Unarodowienie zatem handlu wkrótce dojdzie do kresu. Przyrost ludności rolniczej musi sobie zdobyć obszary rolnicze poza Polską. Ażeby to jednak się nie stało z uszczerbkiem sił narodowych, ten nadmiar ludności musi pracować dla Polski, ażeby zaś mógł pracować normalnie musi być pod opiekuńczymi skrzydłami Rzeczypospolitej. Potencjał demograficzny narodu polskiego wymaga powiększenia przestrzeni życiowej.

W związku z rozwojem zaludnienia Polski należy traktować wzrost liczebny narodu Polskiego. Uwidoczniono to w tablicy 12 i wykresem na rys. 4.

Tablica wymaga kilku wyjaśnień. Ilość Polaków w okresie 1820, 1870 i 1900 zależy oczywiście od liczby przyjętej dla Polaków w Rosji poza Królestwem. Jest to problem bardzo trudny. Ujęcie jego statystyczne jest o tyle bardziej niepewne, że samo pojęcie narodowości polskiej w „Ziemiach Zabranych" nie było ściśle określone. Dla pokolenia poroz-

Tablica 12. Rozwój liczebny niektórych narodów Europy 1770 — 1938.

	1770	1820	1870	1900	1930	1938
Polacy	5.800.000	7.800.000	11.600.000	19.000.000	28.500.000	32.000.000
Niemcy	15.700.000	31.000.000	55.000.000	74.000.000	95.000.000	97.000.000
Włosi	16.000.000	20.400.000	28.000.000	37.500.000	49.000.000	52.000.000
Francuzi . . .	24.000.000	30.700.000	39.000.000	44.800.000	49.000.000	50.000.000



Rys. 4. Rozwój liczby Polaków, Francuzów, Włochów i Niemców w okresie od r. 1770 do 1938. — Die Zahlen der Polen, Franzosen, Italiener und Deutschen im Zeitraume von 1770 bis 1938.

biorowego nie było to w ogóle zagadnienieniem, bo nie liczyli ilości Polaków ale ilość mieszkańców Polski w granicach przedrozbiorowych. Słowacki np. przyjmuje „dwadzieścia polskich milionów", mając przez to na myśli wszystkich mieszkańców Polski[1]). Dziś jednak musimy to zagadnienie ująć inaczej. J. Piłsudski w „Rozkazie" z dnia 5 sierpnia 1915 także mówi o „dwudziestomilionowym narodzie". Zdaje się, że najbardziej rzeczywiste liczby podawał Studnicki (31). „Statystyk rosyjski Arseniew, twierdzi on, podawał ilość Polaków w Rosji poza Królestwem na 2.600.000, ponieważ wtedy jeszcze (około 1820 roku) w urzędach i sądownictwie „Krajów Zabranych" panował język polski. Według Lebiodkina „O plemiennom sostawiena rodonasielenia Zapadnowo Kraja Rossijskoj Imperii" było w 9 guberniach zachodnich w 1861 roku 1.100.000 Polaków. Opierając się na rachunku Studnickiego, przyjęto jako minimalne liczby dla roku 1820 1.200.000 Polaków w Krajach Zabranych, dla roku zaś 1870 — 1.500.000. Gorzej przedstawia się sprawa z rokiem 1900. Studnicki słusznie wnioskuje, że, jeżeli ilość Polaków w Krajach Zabranych w roku 1870 wynosiła półtora miliona, to w roku 1900 ilość ta powiększyła się do trzech milionów; w kra-

[1]) ...tyle polskich milionów! Dwadzieścia... J. Słowacki (Rozmowa z matką Makryną Mieczysławską).

jach tych bowiem w rzeczonym okresie cała ludność prawie się podwoiła. Tymczasem wobec silnej polityki eksterminacyjnej rządu rosyjskiego i „wyrywania polskości z korzeniami“, jak się Dmowski (32) wyraża, jest to liczba jednak za wielka. Romer (33) przyjmuje dla Litwy i Białorusi (rok 1914) 3.563.000 Polaków, dla Rusi — 2.464.000, razem z górą 6 milionów Polaków; są to jednak liczby widocznie za wielkie, których w naszym rachunku wstawić nie możemy. Dla roku 1900 przyjęto w Krajach Zabranych minimalną liczbę 2.000.000 Polaków. Sprawdzianem wiarygodności liczby Polaków w roku 1820 niech będzie między innymi zestawienie jej z danymi znakomitego statystyka owych czasów G. Hassela (34): „Polen, die zahlreich in Weissrussland, Lithauen, der Ukraine... leben, zählen gewiss gegen 7.550.000 Köpfe“. Liczba ta świadcząca o dobrych informacjach Hassela różni się od naszego obliczenia tylko o ćwierć miliona głów. Podajemy tu szczegółowe pozycje dla 1820 i 1870 r., ażeby zarazem dać pojęcie o rozwoju narodu polskiego w poszczególnych dzielnicach.

Tablica 13. Ilość Polaków w r. 1820 i 1870.

	1820		1870
Galicja	1.800.000	Galicja	2.510.000
RP. Krakowska	75.000	Reszta Austrii	230.000
Bukowina	20.000	Niemcy	2.510.000
Śląsk Ciesz.	95.000	Królestwo Polskie	4.750.000
Węgry	40.000	Kraje Zabrane	1.500.000
W. Ks. Poznańskie	615.000	Ameryka	100.000
Górny Śląsk	390.000		
Prusy Wsch.	325.000	Razem	11.600.00
Prusy Zach.	380.000		
Królestwo Polskie	3.000.000		
Razem	6.650.000		
Kraje Zabrane około	1.200.000		
	7.850.000		

Jako przykład obliczeń naszych dla innych narodów przytoczymy poszczególne pozycje w rachunku Francuzów w roku 1930. Przez liczbę Francuzów w Algerze i w koloniach rozumie się tylko rzeczywistych Francuzów rasy białej. Liczba Francuzów w koloniach w naszej tablicy jest oficjalną, ustaloną przy spisie ludności państwa kolonialnego Francji. Z obliczenia Niemców w naszej tablicy wyłączono Holendrów, Flamandów i mieszkańców Luksemburga. W liczbie 97 milio-

Tablica 14.
Ilość Francuzów 1930.

	1930
Francja	38.330.000
Belgia	3.510.000
Szwajcaria	830.000
Algier i kolonie	1.950.000
Włochy	80.000
Kanada	3.500.000
Stany Zjednoczone	800.000
	49.000.000

nów dla roku 1938 mieści się ponad 8 milionów Niemców Stanów Zjednoczonych[1]).

Rozwój liczebny czterech głównych narodów Europy zachodniej przedstawiono na wykresie (rys. 4.). Ciekawa jest całkowita równoległość krzywej przyrostu Polaków i Włochów. Niemcy, którzy w 1770 roku stali nieco niżej Włochów, dzisiaj wszystkich daleko prześcignęli. Dla uzupełnienia obrazu podajemy wedle Fawcetta (35) rozwój liczebny narodów białych mówiących po angielsku (English speaking peoples): z 20 milionów w 1801 roku urośli do 178 milionów w r. 1931.

Tablica 15. Narody białe mówiące po angielsku (1801—1931)

1801		1931	
Wyspy Brytyjskie	15.900.000	Wyspy Brytyjskie	49.000.000
		Australia i Nowa Zelandia	8.000.000
Kanada	100.000	Afryka Połudn.	1.000.000
		Kanada	7.000.000
Stany Zjednoczone	4.300.000	Stany Zjednoczone	113.000.000
Razem	20.300.000	Razem	178.000.000

Kilka tablic poświęcimy rozwojowi liczebnemu Polaków w stosunku do współżyjących z nimi na obszarze Polski obcych narodowości. Lata 1890—1913 opracował szczegółowo i gruntownie Wakar (36). Tutaj sięgnięto wstecz do początku i połowy XIX wieku. Tablica 16 pochodząca z niemieckiego źródła (37) przedstawia stosunki na Górnym Śląsku w latach 1828 — 1867 w czasach, kiedy wędrówki wewnętrzne były jeszcze stosunkowo bardzo słabe; widzimy, że w ciągu lat 40 stosunek liczbowy ludności polskiej i niemieckiej w ogóle nie ulegał zmianie. W następnych latach mimo niewątpliwej tendencji statystycznej władz pruskich liczba procentowa Polaków na Górnym Śląsku tylko się nieznacznie zmniejszyła. Jest to dowód wielkiej żywotności narodu polskiego;

[1]) Należy wziąść, pod uwagę, że z liczby tej — wg. niektórych źródeł niemieckich — tylko około 3 miliony używa języka niemieckiego.

Tablica 16. Ludność polska i niemiecka na Górnym Śląsku 1828—1905.

	1828	1846	1867	1890	1905
Polacy	418.400	568.600	742.200	934.200	1.185.800
Niemcy.	255.400	364.200	457.500	643.800	848.200
Razem	932.800	932.800	1.199.700	1.578.000	2.034.000
Polacy	62%	61%	62%	59,2%	58,3%
Niemcy	38%	39%	38%	40,8%	41,7%

wszakżeż element niemiecki był nie tylko panującym politycznie ale i gospodarczo silniejszym. Toteż nie ulec już było zwycięstwem.

Tablica 17. Ludność polska w Poznańskim 1824—1905
(w liczbach procentowych)

	1824	1837	1858	1890	1905
Polacy	65,3%	65,3%	58,8%	60,1%	61,4%
nie-Polacy	34,7%	34,7%	44,2%	39,8%	38,5%

Stosunki w Poznańskim przedstawia tablica 17. Pochodzi ona dla 1824 i 1837 z książki Bobrowicza (38), dla lat dalszych z Buzka (39). W latach 1850 do 1860 widzimy ubytek żywiołu polskiego w Poznańskim spowodowany silną emigracją do Ameryki, ale w następnych latach udział procentowy Polaków stale się powiększa, fakt, który Niemcy zawsze alarmująco podawali do wiadomości rządowi pruskiemu i opinii publicznej niemieckiej. Toteż słuszny jest wniosek Buzka (40), że przy końcu XIX wieku Poznańskie stało się bardziej polskie niż było na początku... mimo ustaw wyjątkowych Bismarcka.

Inaczej przedstawia się sprawa w byłym zaborze austriackim. W tak zwanej Galicji Wschodniej procent żywiołu polskiego stale się zwiększał w stosunku do żywiołu ruskiego. Dla obliczeń wzięto okres możliwie długi, od 1857 roku, kiedy po raz pierwszy władze austriackie opublikowały ścisłą statystykę według wyznań. W obliczeniach wyznanie rzymsko-katolickie utożsamiono z Polakami, wyznanie grecko-katolickie z Rusinami — tak, jak w pracach swoich postępował St. Pawłowski (41).

Okres 1857 — 1910 był czasem niezmienionych stosunków politycznych, a statystyczne dane pochodzą na początku i na końcu okresu z tych samych władz centralnych; są zatem bezwarunkowo porównywalne. Siła polskiego żywiołu nie słabła po zaborze kraju w południowym wschodzie Polski, ale rozwijała się znakomicie bez poparcia własnej państwowości.

Tablica 18. Przyrost wyznania rzymskokat. i grecko-katolickiego w Małopolsce Wschodniej w okresie 1857 — 1910.

1857 = 100.

(Dla r. 1910 obliczono według cyrkułów administr. z r. 1857).

Cyrkuły	rz-k.	gr.-k.
Nowy Sącz . . .	161	123
Jasło	154	128
Rzeszów	165	144
Lwów	227	184
Przemyśl	261	175
Sanok	190	145
Sambor	241	158
Stryj	234	147
Stanisławów . . .	238	155
Kołomyja	195	150
Czortków	177	150
Tarnopol	182	162
Brzeżany	205	164
Złoczów	184	174
Żółkiew	191	161

Na całym obszarze byłej Galicji Wschodniej żywioł polski miał znacznie większy przyrost niż ruski — największy w powiatach dokoła Przemyśla, Lwowa, Sambora, Stryja i Stanisławowa.

Rocznik Morski i Kolonialny LMK (1938) podaje w sposób wyczerpujący bilans uchodźtwa polskiego w latach powojennych i w okresie 1871—1913. Dla czasów przedwojennych nie wyróżniono tam jednak emigracji Polaków od nie-Polaków z ziem polskich (42). Poniżej zestawiono uchodźtwo Polaków do czterech terenów emigracyjnych: Stanów Zjednoczonych, Niemiec, Francji i Brazylii.

Zanim przejdziemy do liczb, należy podkreślić dwa fakty: 1. Polska ludność rolnicza w ćwierćwieczu przed wojną, a nawet w latach powo-

jennych znajdowała wiele pracy i zarobku w emigracji sezonowej („na Saksy"). Nie wchodząc tutaj, czy zjawisko to było pożądane i zdrowe dla gospodarstwa narodowego, stwierdzić należy, że było naturalnym wynikiem przeludnienia wsi. Dziś przeludnienie wsi rośnie coraz więcej, ale wędrówki sezonowe prawie zupełnie ustały. 2. Polska środkowa — dawne Królestwo Polskie — miała w czasach przedwojennych olbrzymi rynek zbytu w Cesarstwie Rosyjskim; i tu również było wiele niepożądanych objawów dla życia narodowego, ale zawsze istniał wywóz pracy, czego naturalnym wynikiem było wzmocnienie gospodarstwa narodowego. Poza tym nieustanna emigracja zamorska dawała ujście wielkiemu przyrostowi ludności Polski środkowej. Jak emigracja zmniejszała przyrost naturalny pokazuje nam tablica następna:

Tablica 19. Straty migracyjne Polski 1895—1934.

	1895—1934		1924—1934	
	liczby bezwzględne	% przyr. naturalnego	liczby bezwzględne	% przyr. natural nego
Woj. centralne	2.171.000 głów	33%	106.000 głów	5%
,, wschodnie	1.189.000 ,,	44%	79.000 ,,	7%
,, zachodnie	947.000 ,,	40%	75.000 ,,	11%
,, południowe	1.397.000 ,,	41%	230.000 ,,	19%
Polska	5.704.000 głów	38%	490.000 głów	10%

Tablica 19 podana według Szulca (l. c.). Jest ona wynikiem obliczeń: przyrost rzeczywisty ludności stwierdzony na podstawie spisów odjęto od ilości mieszkańców obliczonej na podstawie przyrostu naturalnego. Różnicę tę należy rozumieć jako stratę ludności, którą Polska (w dzisiejszych granicach) poniosła z powodu migracji. Widzimy, że Polska powinnaby mieć w 1934 roku o 5.704.000 mieszkańców więcej niż posiadała rzeczywiście. Powinnaby zatem liczyć dzisiaj z górą 40 milionów mieszkańców, tj. tyle, ile Francja. W liczbie 5,7 miliona nie mieści się 1.265.000 repatriantów, którzy powrócili do Polski w latach 1918—1924. Dopiero rok 1924 stał się normalnym w dziejach polskiej migracji, którą wojna światowa zaburzyła i przymusowo skierowała na wschód.

Najważniejszym obszarem emigracyjnym Polaków są Stany Zjednoczone. Stosunki tamtejsze wszechstronnie przedstawił M. Szawelski (43). Według niego też narysowano mapkę rozmieszczenia Polaków w Stanach Zj. (rys. 5). Dla zaboru pruskiego obliczył Szawelski 547.300 uchodźców

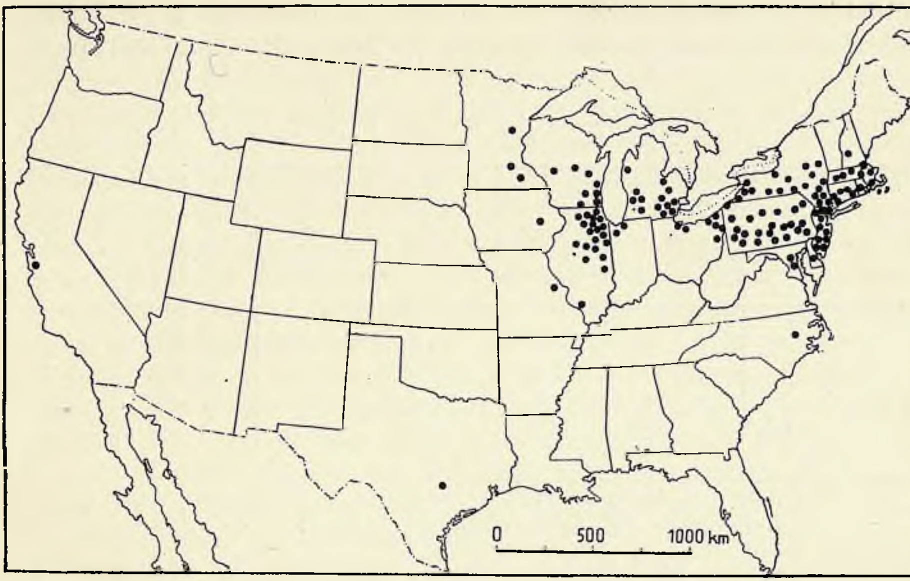
Polaków w okresie 1861—1914, razem z emigrantami przed rokiem 1861 — 600.000; dla zaboru austriackiego przyjmuje w okresie 1899—1914 — 594.700 Polaków — razem z uchodźcami lat poprzednich 700.000 Polaków; dla zaboru rosyjskiego przyjął, że Polacy stanowili 28% ogółu wychodźstwa amerykańskiego z Rosji w okresie 1820—1914. Daje to liczbę 900.000 Polaków. Razem w okresie 1820—1914 wywędrowało do Stanów Zj. 2.200.000 Polaków. W roku 1875 liczono w Ameryce jeszcze tylko przeszło 100.000 Polaków. W ogóle zaś aż do 1937 roku wywędrowało do Stanów Zj. dwa i ćwierć miliona Polaków, co stanowi 6,6% całej masy uchodźców do Stanów Zj. w wymienionym okresie.

Tablica 20. Uchodźcy Polacy do U.S.A. w okresie 1851—1937.

	1851—1937
1851—60	1.200
1861—70	42.900
1871—80	120.800
1881—90	342.100
1891—00	270.900
1901—10	873.600
1911—14	453.600
1915—18	17.300
1919—25	115.000
1926—37	11.600
Razem	2.540.000

Ilość Polaków w Stanach Zjednoczonych można ustalić tylko w szerokich granicach. Według Szawelskiego prawdopodobna ilość Polaków (1924!) nie przekracza 3.200.000. Obejmuje już ona pierwsze, drugie i trzecie pokolenie przybyszów na ziemi amerykańskiej. Cenzus amerykański w 1920 roku wykazał 2.450.000 ludności, której językiem ojczystym jest polski. Ponieważ od roku 1924 emigracja Polaków do Stanów Zj. była nieznaczna, możemy przyjąć, że dzisiaj — po 15 latach — przyrost naturalny powiększył liczbę Polaków o 400.000 głów, razem tedy byłoby dzisiaj 3.600.000 Polaków w Stanach Zjednoczonych. Są liczby bardziej optymistyczne, jak zaznacza Szawelski. E. Hasse (l. c. str. 118) przyjmuje już na przełomie XX wieku 2.500.000 Polaków w Ameryce, a J. Grabiec (44), twierdzi, że „jedno z pism amerykańskich", wyliczając różne narodowości Stanów Zjednoczonych w 1910 roku, podaje ilość Polaków na 3.595.000. Ale porównując liczby Grabca dla poszczególnych stanów z tymi, które podaje Szawelski, dochodzi się do wniosku, że liczby jego są nierzeczywiste, a pojęcie narodowości nie było ściśle ustalone.

Ważnym obszarem emigracji polskiej były same Niemcy. Według J. Buzka (l. c. str. 539) już w 1890 roku mieszkało na emigracji niemieckiej (poza zwartym obszarem polskim) 108.300 Polaków, w roku 1900 było już 265.400, 1905 — 393.800. Romer przyjmuje, że w 1914 roku



Rysunek 5. Rozmieszczenie Polaków w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej (Każdy punkt oznacza 30.000 Polaków). — Das Polentum in den Vereinigten Staaten von Amerika (Ein Kreis entspricht 30.000 Polen).

było we wnętrzu Niemiec 792.000 Polaków. Nie uwzględniono tu oczywiście wcale tych, którzy osiadali w fabrycznym okręgu Górnego Śląska należącego do zwartego polskiego obszaru etnograficznego. W latach bezpośrednio przed wojną publicystyka niemiecka pełna była utyskiwań na zalew Górnego Śląska przez Polaków z Poznańskiego. Z liczbami Romera zgadzają się liczby podane przez Rocznik Morski i Kolonialny LMK (l. c. str. 288), wedle których straty migracyjne Polski na rzecz Niemiec w latach 1871—1913 równały się 850.000 głów; prócz niewielkiej garstki żydów byli to sami Polacy. Według spisu 1910 roku obliczył Kuroński (45), że na terytorium państwa niemieckiego w granicach 1922—1937 mieszkało 1.525.556 Polaków, dochodzi więc do słusznego i prawdziwego wniosku, że dziś na tym samym terytorium jest co najmniej 1.500.000 Polaków.

Obszarem największej emigracji Polski powojennej jest Francja. W miarę tego, jak przyrost ludności we Francji malał, ilość obcokrajowców się zwiększała. W 5-leciu odbudowy powojennej ilość obcokrajowców we Francji wzrosła w dwójnasób. W 1851 roku ilość obcokrajowców we Francji wynosiła 379.000, 1921 — 1.500.000, 1925 — 2.500.000 (46). W całej tej masie Polacy stanowią do 22% i są najlicz-

niejsi jako grupa narodowa. Według Annuaire Statistique (1935, str. 25) zestawiono następującą tablicę 21. Według Małego Rocznika Stat. (1938)

Tablica 21. Emigracja z Polski do Francji 1929—1932.

	Przemysł		Rolnictwo		Repatriacja	
	ogółem	% ogólnej imigr. franc. w przemyśle	ogółem	% ogólnej imigr. w rolnictwie franc.	ogółem	% ogólnej repatr. franc.
1929	39.182	35%	19.193	25%	10.578	27%
1930	28.321	22%	26.586	29%	9.817	22%
1931	782	3%	19.163	25%	24.570	28%
1932	201	2%	5.876	11%	37.139	35%

ilość rzymskokatolickich uchodźców do Francji z Polski w latach 1927—1937 równa się 184.700, co stanowi 29% uchodźców z Polski w tym okresie. Dziś po wielkiej repatriacji w czasach kryzysu gospodarczego można przyjąć we Francji 500.000 Polaków.

Dla emigracji brazylijskiej opieramy się na badaniach K. Głuchowskiego (47). Razem wywędrowało do Brazylii (do 1935 roku) 107.000 Polaków, co stanowi 2,4% ogólnobrazylijskiej emigracji w okresie 1821—1935. Udział zatem Polaków w uchodźtwie brazylijskim jest procentowo znacznie słabszy niż do Stanów Zjednoczonych. Głuchowski przyjmuje następującą liczebność Polaków w Brazylii:

Stan	Parana	102.282
,,	S-ta Catharina	18.810
,,	Rio Grande do Sul	61 200
(Rok 1925)	Razem	182.300

Tablica 22. Emigracja Polaków do Brazylii.

do 1889	8.100
1890—1900	69.500
1901—1914	14.700
1921—1925	3.200
1926—1930	8.000
1931—1935	3.400
Razem	106.900

Uwzględniając późniejsze wychodźtwo i przyrost naturalny — bardzo wielki w Brazylii — można przyjąć dzisiaj 250.000 Polaków.

Wędrówki polskie w ostatnich 25 latach przed wojną należą do najpotężniejszych zjawisk migracyjnych, jakie zanotowała historia rodzaju ludzkiego. Każdy rok wypychał z Polski dziesiątki i setki tysięcy uchodźców, w których Polacy zajmowali co najmniej połowę. W 1770 roku ilość Europejczyków w krajach zamorskich wynosiła co najwyżej

4 miliony głów, wśród których lwią częścią byli Hiszpanie i Portugalczycy. W 1800 roku mogło być Europejczyków poza Europą około 7 milionów(48). Od początku XIX wieku do dzisiaj wywędrowało z Europy do krajów zamorskich co najmniej 54.000.000 ludzi; w masie tej Polacy stanowili z górą 3.000.000, tj. 6%. Biorąc atoli pod uwagę lata 1891—1914, zobaczymy, że ilość Polaków w europejskiej emigracji zamorskiej wynosiła 1.700.000 głów, co stanowi 7,1%. Tymczasem na przełomie XX wieku Polacy stanowili tylko 4,8% ludności Europy. Innymi słowy: kontyngent Polaków w wędrówkach zamorskich był w stosunku do naszej liczebności o 800.000 głów za wielki. Pod tym względem jedni tylko Włosi nas prześcignęli, bo w tym samym okresie emigracja zamorska wynosiła u nich 6.500.000 głów (reemigracji w tej liczbie nie uwzględniono). Dzisiaj emigracja zamorska jest prawie zupełnie zamknięta, przy czym potencjał demograficzny Polski nie o wiele zmniejszył się w stosunku do 10-lecia przed wojną. Wywołało to przeludnienie Polski i ostry kryzys ludnościowy. W roku 1892 niemiecki kanclerz Caprivi stwierdził, że państwo musi wywozić albo pracę albo... ludzi. Dziś jest to bardziej aktualne niż kiedykolwiek. Zagadnienie przeludnienia musi znaleźć w Polsce rozwiązanie praktyczne. Polska musi albo wywozić pracę poza swoją przestrzeń życiową, albo nadmiarem swojej ludności rolniczej kolonizować nową przestrzeń życiową. Samo unarodowienie form życia gospodarczego nie wystarcza.

LITERATURA I ŹRÓDŁA

1. Galli Anonymi Chronicon, recensuerunt L. Finkel et St. Kętrzyński, Leopoli 1899, str. 15—16.
2. Korzon T.: Dzieje wojen i wojskowości w Polsce, wyd. 2, tom I, 1923, str. 43.
3. Piekosiński: Szkice do historii prawa polskiego, zeszyt 1.
4. Conrad J.: Grundriss zum Studium der politischen Ökonomie, część IV/1: Geschichte und Theorie der Statistik, Bevölkerungsstatistik, 4. wyd. 1918.
5. Krzywicki L.: Przyczynki do wyświetlenia stosunków ludnościowych w Polsce za pierwszych Piastów. Przegląd Statyst. 1938.
6. Werninghof A.: Unsere Volkszahl in Vergangenheit und Gegenwart, 1917, str. 9.
7. Bouthoul G.: La population dans le monde, Paris 1935, str. 11.
8. Zakrzewski St.: Bolesław Chrobry Wielki, Lwów 1926, str. 186.
9. Są to wyjaśnienia towarzystwa „Allgemeiner Deutscher Sprachverein"; por. E. Hasse: Das Deutsche Reich als Nationalstaat, München 1905, str. 27.
10. Ladenberger T.: Zaludnienie Polski na początku panowania Kazimierza W. Lwów 1930.
11. Por. uwaga 7.

12. Kleczyński J.: Pogłówne generalne w Polsce i oparte na nim popisy ludności. Rozprawy Ak. Um. hist.-fil. tom XXX. 1893, str. 259.
13. Kutrzeba St.: Wisła w historii gospodarczej dawnej Rzeczypospolitej. Monografia Wisły, zeszyt 10. Warszawa, 1920, str. 36.
14. Korzon T.: Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta, tom I, 1882, str. 69.
15. Nadmorski: Ludność polska w Prusach Zach. Pamiętnik Fizj., IX, 1889, str. 31.
16. Goehlert J. V.: Häuser und Volkszahl sowie Viehstand Oesterreichs in der Regierungperiode Kaiser Josef II. Statist. Monatsschrift, 1879.
17. Kretschmer K.: Historische Geographie von Mitteleuropa, 1904, str. 613—615.
18. Gargas Z.: Staszyc jako statystyk. Przegląd Prawa i Adm., 1902.
19. Kleczyński J.: Spisy ludności w Rzeczypospolitej Polskiej, osobne odbicie z tomu XXX Rozpraw Ak. Um. 1892, str. 60.
20. Ladenberger T.: Rozmieszczenie ludności Diecezji Krakowskiej w roku 1787, Lwów 1929.
21. Grossman H.: Struktura społeczna i gospodarcza Księstwa Warszawskiego na podstawie spisów ludności 1808 i 1810. Kwart. Statyst., 1925/II.
22. a — Topograficzna Karta Królestwa Polskiego, 1 : 126.000, 1839.
b — Karta Minskoj Gubernii, litografował F. Falk, Mińsk, 1848, 1:420.000.
c — Rosenthal M. C.: Karte des Kammer-Departament von Posen und Bromberg, 1827 (1:390.000).
d — Liesganig: Königreich Galizien und Lodomerien vermehrt und verbessert... 1824, 1:288.000.
23. Kiepert H.: Neuer Handatlas über alle Theile der Erde, 2 wyd. 1875, mapy 10, 11 i 13.
24. Szulc St.: Zagadnienia demograficzne Polski, G. U. S. 1936.
25. Malthus T. R.: Prawo ludności, wydał A. Krzyżanowski, Warszawa 1925, str. 120.
26. Grabski Wł.: Historia Towarzystwa Rolniczego I. str. 303 i nast.
27. Haliczer J.: Pszenica, żyto i kukurydza w Europie. Czasop. Geogr. 1937.
28. Buzek J.: Administracja gospodarstwa społecznego, Lwów 1913, str. 25.
29. Culloch Mc.: Dictionary of Commerce, wyd. niem. 1938, str. 162.
30. Most O.: Bevölkerungswissenschaft. Sammlung Göschen, 1913, str. 149.
31. Studnicki Wł.: Zarys statystyczno-ekonomiczny Ziem Północno-wschodn. Wilno, 1922, str. 27.
32. Dmowski R.: Niemcy, Rosja i kwestia polska. Lwów 1908, str. 3.
33. Romer E.: Ilu nas jest? Kraków 1917.
34. Hassel G.: Geographisches-statistisches Handwörterbuch. tom II, 1817, str. 256.
35. Fawcett C. B.: The World's population. Zbiór prac poświęcony... E. Romerowi, Lwów 1934, str. 474.
36. Wakar Wł.: Rozwój terytorialny narodowości polskiej. 3 tomy, 1916—1918.
37. Weber P.: Die Polen in Oberschlesien. Berlin 1914, str. 8—9.
38. Bobrowicz J.N.: Opisanie historyczno-statystyczne W. Ks. Poznańskiego. Lipsk 1846, str. 577—578.
39. Buzek J.: Historia polityki narodowościowej rządu pruskiego wobec Polaków. Lwów 1909, str. 547.

40. Buzek J.: Pogląd na rozwój ludności ziem polskich w XIX wieku. 1915, str. 74.
41. Pawłowski St.: Wielka własność w byłej Galicji Wschodniej. Lwów, 1921.
42. Rocznik Morski i Kolonialny LMK, 1938.
43. Szawelski M.: Wychodztwo Polski w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Lwów 1924.
44. Grabiec J.: Współczesna Polska w cyfrach i faktach. Kraków 1911, str. 133.
45. Kuroński E.: Polacy w Niemczech w urzędowych spisach ludności. Sprawy Narodowościowe, 1938, str. 405.
46. Résultats Statistiques du recensement général de la population. 1931, Paris 1933, str. 61.
47. Głuchowski K.: Wśród pionierów polskich na antypodach. Warszawa 1927, str. 25.
48. Wirth A.: Weltgeschichte der Gegenwart. 2 wyd. 1910, str. 343.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Volkszahl Polens am Ausgang des 1. Jahrtausends kann nur schätzungsweise und mittelbar auf Grund allgemeiner wirtschaftsgeschichtlicher Betrachtungen errechnet werden. F. Bujak und neuerdings L. Krzywicki nehmen an, dass der Staat Mieszko I (um 980) 4—5 Menschen auf einem Geviertkilometer ernähren konnte. Von dem damaligen Staate, der ungefähr 190.000 km² umfasste, waren 2/3 Wald- und Sumpfland und nur 1/3 extensiv, vornehmlich durch Viehzucht bewirtschaftet. Alles in allem umfasste der Staat Mieszko I bis zu 800.000 Einwohner. Das nächste Menschengeschlecht, dem Bolesław Chrobry seine kühnen Kriegstaten verdankte, erlebte wahrscheinlich einen grösseren Volkszuwachs; der Chronist Gallus Anonymus bemerkt ausdrücklich: „Tempore Bolezlai totidem in Polonia fere milites habebantur quot homines nostro tempore (1100) continentur". Wenn das auch eine Übertreibung ist, so beruht sie immerhin auf mündlichen Überlieferungen. Da der Staat Bolesław's auch das verhältnismässig gut besiedelte Pommern umfasste, so kann angenommen werden, dass Polen um das Jahr 1015 erheblich über 1 Million Einwohner zählte — etwa 1.200.000. Um diese Zahl nach geschichtlicher Gebühr ermessen zu können, fügen wir vergleichsweise hinzu, dass die Zahl der Germanen um das Jahr 400 nach Christi Geburt etwa 3 Millionen betragen konnte (6). Frankreich zur Zeit Karl des Grossen zählte gegen 10 Millionen Einwohner (11).

Für die ersten Regierungsjahre Kasimir des Grossen enthalten die Register des Peterspfennigs fast vollständiges Material zur Frage der damaligen Verteilung der Bevölkerung in Polen. Die Register wurden eingehend von Th. Ladenberger in einer wertvollen Abhandlung verarbeitet. Er gelangte zum Ergebnis, dass die 5 Grundlandschaften Polens — Grosspolen, Kleinpolen, Masovien, Schlesien und Pommern — um das Jahr 1340 auf einer Gesamtfläche von 208.300 km² 1.360.000 Einwohner zählte. Diese Zahl wurde von Ladenberger selbst zu 1.500.000 abgerundet. Die mittlere Volksdichte betrug demnach über 7 Köpfe auf 1 km². Neuerdings wird von L. Krzywicki entgegengehalten, dass die genannten Zahlen zu gering sind. Von wirtschaftsgeschichtlichen Betrachtungen ausgehend, nimmt Verfasser an, dass die Bevölkerung Polens um das Jahr 1340 (samt Pommern und Schlesien, die der Herrschaft Kasimir

des Grossen nicht unterlagen) etwa 2 Millionen Menschen betragen konnte. Zur selben Zeit — unmittelbar vor dem grossen Sterben des „schwarzen Todes" — zählte Frankreich gegen 20 Millionen Einwohner, Deutschland gegen 12 Millionen, England über 2 Millionen.

In der Mitte des XVI Jahrhunderts zählten nach einer quellenmässigen Untersuchung von A. Pawiński — Grosspolen, Kleinpolen und Masovien ungefähr 2.100.000 Einwohner, was gegen das Jahr 1340, also nach über 200 Jahren auf demselben Raume eine Verdoppelung der Bevölkerung bedeutet. Das reinpolnische Volksgebiet umfasste damals gegen 3.200.000 Volksangehörige, das polnische Reich zur Zeit der Lubliner Union (1569) gegen 5.000.000 Einwohner. Die Entwickelung der Volkszahl der Polen im Zeitraume 1000—1820 wurde graphisch auf Figur 1. dargestellt; zum Vergleich wurde England (und Wales) herangezogen. Auffallend ist der Parallelismus beider Kurven bis ungefähr 1790. Dann gehen die Wege auseinander. Die maschinelle Revolution begann auf den Volkszuwachs in England stark zu wirken, Polen hingegen steht noch ganz unter dem Einfluss der feudalen Landwirtschaft.

Zur Zeit der ersten Teilung umfasste die polnische Republik auf 765.000 km² etwa 11.800.000 Einwohner. Davon entfielen auf die Römisch-Katolischen 53,7%, die Nichtunierten 5,4%, die Unierten 31,4%, die Evangelischen 1,7%, die Tataren 0,4%, die Juden 7,4%. Die Zahl der Polen deckt sich nicht ganz mit derjenigen der Römisch-Katholischen und kann samt den Polen Oberschlesiens und denjenigen Ostpreussens auf 5.800.000 geschätzt werden. Dem können — wie aus Tabelle 12. zu ersehen ist — 24.000.000 Franzosen, 16.000.000 Italiener und 15.700.000 Deutsche entgegengestellt werden. Die Zahl der Deutschen um das Jahr 1770 wurde folgendermassen errechnet:

Österreichische Erblande . .	3.500.000
Ungarn	400.000
Preussen	4.200.000
Deutsche Kleinstaaten . . .	7.600.000
Schweiz	
Elsass	
Schleswig-Hollstein	
Zusammen . . .	15.700.000

Die zahlenmässige Entwickelung der Polen, Deutschen, Italiener und Franzosen im Zeitraume von 1770—1938 wurde vergleichsweise in Tabelle 12 und Figur 4. dargestellt. Es muss ausdrücklich bemerkt werden, dass die Tabelle Mittel- oder gar Mindestzahlen enthält. Als Beispiel soll hier angegeben werden, dass die Zahl der Deutschen in Nordamerika für das Jahr 1820 mit 300.000, die des gesammten Deutschtums ausserhalb Europas nach Otto Delitsch (vgl. seine Zusammenstellung im „Spamerschen Konversationslexikon" 1875) für das Jahr 1870 mit 4.000.000 in die Rechnung eingestellt wurde. Allerdings befinden sich im Umlaufe viel freigiebigere Zahlen der Nationalitäten-Statistik der Vereinigten Staaten. Berghaus „Allgemeiner Ethnographischer Atlas" (1852) schätzt die Zahl der Deutschen in den Vereinigten Staaten um die Mitte des XIX Jahrh. auf 5.233.000 Köpfe! Ebensolche wirre Zahlen werden beispielsweise für Italiener und auch für Polen in Nordamerika angegeben. In unserer Rechnung stehen die Deutschen in USA (1930) mit 8.000.000, die Italiener mit 5.500.000, die Polen mit über 3.600.000.

Am Anfang des XIX Jahrhdts. stehen die zwei Volkszählungen, welche auf dem grössten Teil völkisch-polnischen Gebietes vom Herzogtum Warschau vorgenommen wurden; das Ergebnis ist auf Tabelle 6 zu ersehen. Die Volksdichte betrug um das Jahr 1810 28,2, die Bevölkerung war äusserst gleich-

mässig verteilt, die Juden machten weniger als 7% aus. Eine Übersicht der Bevölkerung Polens nach den Napoleonischen Kriegen (um das Jahr 1820) gibt die Tabelle 7 und die Abb. 2. Tabelle 8 und Abb. 3. gewähren Einblick in die Verteilung der Bevölkerung um das Jahr 1870.

Grundsätzlich für unsere Betrachtungen ist die Tabelle 9, woraus die Volkszahl der Wojewodschaften (in den Grenzen vom Jahre 1931) um das Jahr 1820, 1870, 1900, 1931 zu ersehen ist. Zunächst ist auffallend, dass die 4 südlichen Wojewodschaften im Jahre 1820 um vieles dichter bevölkert waren als das übrige Polen. Greifen wir auf das Jahr 1772 zurück, so sehen wir, dass der Süden Polens nicht ganz 11% der Oberfläche des damaligen Polens ausmachte, hingegen über 21% ihrer Bevölkerung in sich fasste. Im Jahre 1820 umfassten die 4 südlichen Wojewodschaften 37% der Bevölkerung Polens (in den heutigen Grenzen), im Jahre 1931 dagegen nur 26%. Die 5 zentralen Wojewodschaften hatten im Jahre 1820 nur 35%, im Jahre 1931 dagegen über 41%. Bis um das Jahr 1860 war die Mitte Polens dünn bevölkert, seitdem aber stieg der Zuwachs immer höher, bis hier ein Übergewicht über sämtliche polnische Gebiete erlangt wurde. Dieser starke Volkszuwachs war die mächtigste Triebfeder der politischen Wiedergeburt Polens. Aus den Verhältniszahlen der Tabelle 9. (1931 = 100) ist zu ersehen, wie stark der Bevölkerungszuwachs in den einzelnen Wojewodschaften war. Das Malthus'sche Gesetz, demgemäss sich die Volkszahl eines gewissen Raumes innerhalb 25 Jahren verdoppelt, wenn keine gewaltsame Störungen eingreifen, wird um die Wende des XIX Jahrhdts. in Polen beinahe bestätigt. Es fragt sich nun, ob die Erzeugung und Vermehrung von Nahrungsmitteln mit jenem Zuwachse gleichen Schritt hielten. Darauf antworten Tabelle 10 und 11. In Kongress-Polen betrug um das Jahr 1820 das Ackerland 33,7% der Gesamtfläche, das Waldland — 30,1%; im Jahre 1909 waren die entsprechenden Verhältniszahlen 56,3% und 18,4%. Bedeutend höher stieg der Bodenertrag: in der Wojewodschaft Poznań wurde im Jahre 1802 300 kg per Kopf an den vier Hauptgetreidearten und 54 kg Kartoffel geerntet; um das Jahr 1935 dagegen 705 kg Getreide und 1770 kg Kartoffel ohne etwa die 655 kg per Kopf Zuckerrüben und die entsprechend grösseren Mengen von Futterpflanzen in Betracht zu ziehen. Man bedenke ferner, dass das alles Verhältniszahlen sind, um wieviel grösser müsssen dann die Grundzahlen sein, wenn die Bevölkerung um das zweieinhalbfache gestiegen ist. Die Zahlen für die mittleren Wojewodschaften zeigen ebenso einen grossen verhältnismässigen Zuwachs an Nahrungsmitteln im Zeitraume von 130 Jahren. Merkwürdig dagegen ist es, dass die Verhältniszahlen an Viehstand *fast dieselben im Laufe von 150 Jahren geblieben sind.* Besonders bedeutsam sind die Zahlen für das südliche Polen, wo in den Jahren 1787, 1820 und 1937 gleichmässig 10 Pferde und etwa 30 Stück Rindvieh auf 100 Einwohner entfielen. Trotz alledem müssen wir Malthus recht geben, wenn er behauptet „der Mensch sei notwendig im Raume beschränkt". Die Erzeugung von Nahrungsmitteln kann nicht ins Unendliche gesteigert werden, die Bevölkerung hingegen Polens wächst unaufhaltsam...

Die Frage des polnisch-völkischen Zuwachses im Verhältnis zu demjenigen der in Polen mitwohnenden Fremdvölker beantworten auszugsweise die Tabellen 16, 17 und 18. Im Lande Poznań beobachten wir einen Rückgang der Polen um die Mitte des XIX Jahrhdts. Die Ursache davon ist die starke Amerika—Wanderung, die hier schon zu jener Zeit einsetzte. Alles in allem war in der

Zeit vor dem Ausbruche des Weltkrieges das Polentum hier viel stärker als zu jener, da das Land an Preussen kam. In Oberschlesien hielt sich die Verhältniszahl der Polen und Deutschen bis ungefähr 1870 auf derselben Höhe. Als dann das Grossgewerbe immer stärker wurde, konnten die Polen dem Deutschtum im Zuwachse nicht gleichen Schritt halten. Unter diesen Umständen ist der sehr geringe Rückgang ein hinreichender Beweis der Standhaftigkeit des Polentums im Erblande der Piasten. Im südöstlichen Polen hat das Polentum in den letzten 50 Jahren der österreichischen Herrschaft einen weit grösseren Zuwachs als die Ruthenen zu verzeichnen.

Es wurde zum Schluss eine Übersicht der völkisch-polnischen Auswanderung gegeben. Vier Hauptgebiete kommen zunächst in Betracht. 70% der ausgewanderten Polen gingen nach den Vereinigten Staaten. Abb. 5 zeigt die ungefähre Verteilung der Polen in U. S. A., ein Punkt bedeutet 30.000 Polen. Ziemlich gross ist die Zahl der Polen, die aus den ehemals deutschen Provinzen nach den industriellen Gebieten Deutschlands ausgewandert sind. Stellt man diese Zahl in Rechnung und zieht man in Betracht die Polen in Deutschland, die auf Resten des polnischen Volksgebietes leben, so gelangen wir nach der Rechnung von E. Kuroński (45) zu einer Mindestzahl von 1.500.000, die heute in Deutschland leben. In den Nachkriegszeiten war die grösste Zahl der ausgewanderten Polen nach Frankreich gerichtet. Die Zahl der brasilianischen Auswanderer betrug seit Anfang 107.000 Polen.

Um das Jahr 1770 betrug die Zahl der Europäer in den Überseeländern ungefähr 4.000.000, 1800 — 7.000.000. Seitdem wanderten aus Europa nach Übersee 54.000.000 aus. 6% dieser Menge entfällt auf die polnische Nation, welche aber nur 4,8% der Bevölkerung Europas (um 1900) umfasst. Der Anteil des polnischen Volkes an der Überseeauswanderung aus Europa war also grösser als sein Anteil am europäischen Volkskörper. Nun ist es klar, dass ein Land entweder Arbeit oder... Menschen in die Erdräume ausserhalb des eigenen Lebensraumes ausführen muss, und dass eine praktische Lösung der Frage der Übervölkerung, wozu noch das Nationalwirtschaftsproblem hinzukommt, gefunden werden muss.

PRZEGLĄD NAZW GEOGRAFICZNYCH POCHODZENIA POLSKIEGO

APERÇU DES NOMS GÉOGRAPHIQUES D'ORIGINE POLONAISE SUR LE GLOBE TERRESTRE

Józef Wąsowicz
Docent Uniw. Jana Kazimierza we Lwowie

(z 1 mapą — avec 1 carte)

W rezultacie ekspansji kolonialnej narodów europejskich w wiekach nowożytnych zostały narzucone ziemiom przez nie zajętym po różnych kontynentach zupełnie nowe nazwy, zarówno miejscowości jak rzek, gór i regionów. Pierwotne nazwy, używane do czasów inwazji białego człowieka ustąpiły przed nimi. Zaledwie tu i ówdzie spod warstwy nazw europejskich prześwieca stare podłoże toponomastyczne. W Ameryce więc ustąpiły pierwotne nazwy przed hiszpańskimi, portugalskimi, francuskimi a przede wszystkim angielskimi, w Australii i Nowej Zelandii przed angielskimi, w Afryce południowej przed holenderskimi i angielskimi, na Syberii przed rosyjskimi itd. Nazwy te są legitymacją kartograficzną danego narodu na terenach kolonialnych i to legitymacją troskliwie przechowywaną, nawet mimo późniejszych zmian politycznych. Nigdy np. nie przyszło do głowy Amerykanom usuwać nazwy hiszpańskie czy francuskie na swoich rubieżach, pozostawili też Kanadyjczycy liczne, a po całej Kanadzie rozsiane nazwy francuskie i to pozostawili je w pisowni pierwotnej, choć wymawiać je będą z angielska.

Naród polski nie wziął samodzielnie udziału w wielkiej ekspansji kolonialnej wieków nowożytnych. Niemniej jednak towarzyszył falom kolonizacyjnym czy osadniczym, rzucając nieraz masami swych członków po nowych lądach. Nie danym było mu na tych obszarach stworzyć nigdzie zwartej masy ludności polskiej, nigdzie też oczywiście nie mógł nadać żadnemu obszarowi polskiego piętna toponomastycznego. Zbyt były wszystkie próby polskie rozproszone w czasie i przestrzeni, zbyt zależne od dyrektyw decydujących w danym obszarze państw. Nie jest zresztą taki wynik wyłącznie naszym udziałem. Podobny wynik spotkał o wiele większe próby niemieckie, również w podobny sposób zawsze rozproszone, szwedzkie itd.

Mimo to zestawienie i zapoznanie się z nazwami pochodzenia polskiego na świecie przedstawiać musi duży interes. Wszak to dokument naszej działalności badawczej i kolonizacyjnej. Że zaś rozproszone są one po całym świecie, na wszystkich bez wyjątku kontynentach, to argument za rozmiarem owej działalności polskiej. Nie są też one bynajmniej ograniczone do wieku XIX i XX; szereg z nich sięga do wieku XVII i XVIII na dowód, że już w okresie istnienia dawnej Polski sięgali w świat Polacy, choć nie pod swoją przeważnie flagą.

W ostatnich latach przeprowadzono w Polsce dość kompletną inwentaryzację owych nazw pochodzenia polskiego. Pierwszy raz zwracają na nie uwagę St. Pawłowski i E. Romer, jeszcze w r. 1918 [1]). Najpełniejszy zbiór ich zestawił w latach 1929-1934 kwartalnik lwowski ,,Polski Przegląd Kartograficzny [2]). Pewne uzupełnienia owych danych można znaleść w lwowskim ,,Czasopiśmie Geograficznym" [3]) i rocznikach krakowskiego ,,Kalendarza IKC [4]). Nadto zestawienie nazw pochodzenia polskiego na obszarach kartowanych przez polskie wyprawy badawcze na Szpicbergu i w Grenlandii przynoszą mapy dołączone do warszawskich ,,Wiadomości Służby Geograficznej", kwartalnika W. I. G., oparte na oryginalnym polskim zdjęciu 1:50.000 [5]).

Nie ulęga wątpliwości, że wymienione powyżej źródła nie podają wszystkich znanych nazw tego typu. Uzupełnienia też ich wyłowią w przyszłości jakieś terminy odnoszące się do drobnych szczegółów topograficznych, nie zmienią jednakowoż ogólnego naszego poglądu na ich genezę i rozmieszczenie.

I. Azja.

Kontynent azjatycki posiada nazwy pochodzenia polskiego właściwie wyłącznie w północnej, rosyjskiej, a dziś sowieckiej części. Na czoło ich wybijają się nazwy nadane dla uczczenia polskich badaczy syberyjskich, w pierwszym zaś rzędzie zesłanych tu po r. 1863 powstańców. W szczególności upamiętnione zostało w kilku miejscach nazwisko Jana Czerskiego (1845-1892), przyrodnika polskiego, a od r. 1871 do

---

[1]) Geografia i podróżnictwo. Polska w kulturze powszechnej, Kraków 1918.

[2]) Tom IV, 1929/30, str. 1—13, 85—87, 203—214, 232; tom V, 1931/32, str. 59—60, 107; tom VI, 1933/34, str. 131.

[3]) 1937, str. 82.

[4]) 1930, str. 182; 1932, str. 180; 1934, str. 188—9; 1935, str. 179; 1936, str. 185—6 186, 1937, str. 171—2.

[5]) Zawadzki A. R., Spitsbergen 1 : 50 000. Wojsk. Instytut Geograficzny, 1935.
Zawadzki A. R., Strefa brzeżna lądolodu w okolicy fiordu Arfersiorfik 1 : 50 000. Wojskowy Instytut Geograficzny 1939.

śmierci zajętego badaniami w różnych częściach wschodniej Syberii [1]). Poświęcono mu więc przede wszystkim potężny łańcuch górski w górnym biegu Indygirki oraz Kołymy. Owe *Góry Czerskiego* są największym obszarem geograficznym, który nosi imię polskie na świecie. Ale poza nimi nazwisko Czerskiego znajdziemy w nazwie szczytu na płn.-zachodnim brzegu Bajkału, w nazwie łańcucha gór Jabłonowych koło Czyty, czy wodospadu w górnym dorzeczu Angary. Nazwisko drugiego wielkiego polskiego badacza [2]) Syberii, Aleksandra Czekanowskiego zostało uwidocznione przez rosyjskiego podróżnika Tolla w nazwie pasma górskiego, między ujściem Leny a Anabary do Morza Arktycznego. Z innych badaczy wymienić należy Benedykta Dybowskiego [3]), któremu poświęcono szczyt górski na Wyspie Berynga w grupie Komandorów.

Nie utrzymały się natomiast dwie „polskie" nazwy, a to *Góry Bohdanowicza*, zaproponowane przez rosyjskiego geologa D. Muszkietowa [4]) dla wysokiego do 6000 m pasma, łączącego góry Ałajskie z Tianszaniem, badanego w latach 1889-1891 przez obecnego szefa Państwowego Instytutu Geologicznego. Również nie przyjęła się zaproponowana przez niemieckiego orientalistę J. Klaprotha nazwa *Wysp Potockiego* (archipelagu Szy-czeng-tau na Morzu Żółtym) dla uczczenia podróżnika wschodnio-azjatyckiego Jana Potockiego (1761-1815) [5]).

Nie wyczerpaliśmy jednak kompletu nazw pochodzenia polskiego w Azji. Wymieniamy tu *Maryńską Stanicę*, kozacką osadę pod Orenburgiem, dziś Czkałowem, założoną jeszcze przez Marynę Mniszchównę i od jej imienia nazwaną [6]). Równie starymi są polskie nazwy nad Amurem, związane z Niceforem Czernihowskim, awanturniczym Polakiem w służbie rosyjskiej w połowie XVII w. Od jego herbu *Jaksa* nazwano forteczkę założoną przez Czernihowskiego nad Amurem i sąsiednią rzekę. Brzmienia te powoli ustąpiły przed dzisiejszą nazwą Ałbazin, długo jednak zachowały się jeszcze w języku chińskim [7]). W okolicach Wierchnie Udinska (dziś Ułan Ude) znajduje się *Bar* (Barskaja) i *Pański Dwór*, założone w pierwszej połowie XIX w. przez polskich posieleńców z Podola [8]).

---

[1]) Samoylovitsch R. D., L'activité scientifique des révolutionnaires polonais en Sibérie. Recueil de travaux dedié par la Société Géographique à Lwów à E. Romer. Lwów 1934, str. 54—59; Izw. Geoł. Komiteta. Moskwa 1928.

[2]) Samoylovitsch, cyt. j. w. str. 47—54; Pet. Mitteil. 1900, tabl. 13.

[3]) Samoylovitsch, cyt. j. w. str. 59—62.

[4]) Izw. Russk. Geogr. Obszcz. LIII. 1917, str. 105.

[5]) Izw. Russk. Geogr. Obszcz. XXXVI. 1900, str. 16.

[6]) Janik M., Dzieje Polaków na Syberii. Kraków 1928.

[7]) Janik M., cyt. j. w. oraz Vandermaelen Ph., Atlas Universel de Géographie II. Bruxelles 1827, tabl. 34 oraz: Pet. Mitteil. 1856, tabl. 36.

[8]) Talko Hryncewicz J., Polacy jako badacze Dalekiego Wschodu. Przegl. Współcz. 1924. Kraków: oraz Pet. Mitteil. 1857, tabl. 6.

Polskie pochodzenie jednak niektórych nazw nasuwa pewne wątpliwości. Na Kamczatce i Alasce np. mamy kilka osad i rzek pochodzących prawdopodobnie od Ignacego Kosyrzewskiego, polskiego mnicha, który zesłany przez Rosjan odkrył i opisał w r. 1713 północne wyspy Kuryli[1]. Nieznane jest pochodzenie prawdopodobnie polskich nazw *Gór Wanda* w dorzeczu dolnego Amuru i *Przylądka Sułkowskiego*, północnego cypla Wyspy Miedzianej na Komandorach. Dawną nazwę dzisiejszej Zatoki Gawańskiej, na zachodnim wybrzeżu Wyspy Berynga na Komandorach, która brzmiała *Zatoka św. Maurycego*, łączymy z imieniem Beniowskiego[2]. Różne *Warszawy* i *Warszawski*, rozrzucone tu i ówdzie po Syberii i Uralu wiążemy z osadniczą działalnością zesłańców. Dubiecki[3] notuje też tego rodzaju nazwę — *Góra Mollessona* nad Szyłką w Daurii.

Zupełnie odosobnioną w Azji jest dobrze znana w Polsce nazwa *Adampola*, polskiej osady pod Konstantynopolem, nazwanej na część założyciela (1835), ks. Adama Czartoryskiego. Nie wiadomo natomiast, czy przyjmie się nazwa *Przełęczy Mrozowskiej* na Pamirach, nazwana przez włoską wyprawę pamirską z 1929 r. ku czci jej uczestniczki[4]. Zniknęła w czasie znanego wybuchu Krakatau w 1883 r. pobliska wysepka *Poolsche Hoed* w cieśninie Sunda[5].

II. Kraje arktyczne.

Na wyspach arktycznych notujemy kilka skupień nazw polskich. Posiada je więc południowa wyspa Nowej Ziemi. Pochodzą one od zesłańca geologa, A. Piwowara, który przekroczył wyspę w r. 1905. Są to *Wodospad Haliny* i *Rzeka Nałkowskiego*[6]. Na Szpicbergu mamy dwie starsze nazwy, *Góry* i *Lodowca Arctowskiego*[7] nad Isfiordem, nadane przez szwedzkiego uczonego Gerarda de Geera na cześć znanego podróżnika polskiego. Drugie, większe skupienie znajduje się w Ziemi Torella, w obszarze zdjętym fotogrametrycznie przez wyprawę polską z 1934 r.[8]. Odnajdziemy w tej mapie nazwiska Kopernika, Skłodowskiej,

---

[1] Dubiecki M., Czekanowski. Tygodnik Il. 1877 Nr 59. Warszawa.

[2] Morozewicz J., Komandory. Warszawa 1926.

[3] Tygodnik Il. 1927. Nr. 37 i 38.

[4] Mrozowska E. T., La prima spedizione italiana attraverso i Pamiri. Reale Soc. Geogr. Ital. Roma 1930.

[5] Pet. Mitteil. 1883, str. 462.

[6] Piwowar A., Z wyprawy na Nową Ziemię. Przegl. Geogr. V. 1925. Warszawa 1925.

[7] Gerard de Geer, Map of Central Spitsbergen 1 : 300 000. Stockholm 1911.

[8] Zawadzki A. R., o. c.

Piłsudskiego, Stanisławskiego, Staszica i Polaków. Drugie podobne skupienie stworzyła w Zachodniej Grenlandii, w głowie fiordu Arfersiorfik wyprawa A. Kosiby z 1937 r., która pozostawiła po sobie nazwiska Mościckiego, Śmigłego Rydza, Dybowskiego, Romera, Polonia, Leopolis, Wawel i t.p. Odosobnioną zupełnie jest nazwa *Strzelecki Harbour* na wschodnim brzegu Wyspy Księcia Walii w Archipelagu Franklina, nazwana przez wyprawę Mac Clintocka (1858-9) ku czci badacza Australii, który hojnie przyczynił się do pokrycia kosztów wyprawy [1]).

III. Ameryka Północna.

Największe skupienie Polaków, jakim są Stany Zjednoczone, posiada opublikowany przez ks. Fr. Bolka z Cambridge Springs w Pennsylwanii spis nazw osad pochodzenia polskiego [2]) wraz z mapą ich rozmieszczenia. Wyliczono w nim około 270 takich nazw oraz przy każdej podano pokrótce legitymację polskiego pochodzenia. Skupienia ich są zgodne ze skupieniami emigracji polskiej, koncentrując się na północnym wschodzie. Jednakowoż i w innych stanach rozproszone są te nazwy. Jedynie brak ich w stanach Colorado, Connecticut, Delavare, Idaho, Massachusetts, Nevada, New Hampshire, Rhode Island, Utah, Washington i Wyoming. Przyjąć trzeba jednak, że spis ks. Bolka zawiera pewną ilość nazw, które nie mają związku z polszczyzną, ale są pochodzenia innego. Pod tym względem inne dane niż ks. Bolek daje czasem amerykańskie opracowanie zagadnienia H. Ganneta [3]). Reprodukujemy tu wycinek z mapy ks. Bolka, który ilustruje dobrze typ polskiej nazwy w Stanach Zjednoczonych. Pamiętać musimy przy tym, że nazwy te są prawie wyłącznie rezultatem działalności osadniczej Polaków, a większość emigracji, która skupiła się po miastach, nie pozostawiła po sobie już żadnych prawie śladów toponomastycznych.

Jak wiemy, polska kolonizacja rolnicza skupia się w Kanadzie, w prowincjach stepowych (Alberta, Saskatchewan, Manitoba). Na wschodzie kraju brak jej a Polacy są tu wyłącznie prawie ludnością miejską i przemysłową. Temu stanowi rzeczy odpowiada też rozmieszczenie polskich nazw [4]), które przenikają się i łączą z ruskimi, tak jak obie te grupy tu

---

[1]) Place Names in Northern Canada. Geogr. Board Sess. Paper No. 21 a Ninth report 1910. Part. II, oraz: Pet. Mitteil. 1859, tabl. 18.

[2]) Bolek Fr. ks., Osiedla założone przez Polaków w Stanach Zjednoczonych. Pol. Przegl. Kartogr. IV. 1930, str. 203—214.

[3]) Gannet H., The origin of certain place-names in the United-States U. S. Geol. Surv. Bull. 197. Washington 1902.

[4]) Mazurkiewicz R., Polskie wychodztwo i osadnictwo w Kanadzie. Nauk. Inst. Emigr. Warszawa 1928.

współżyją. W Albercie więc mamy osady: *Śniatyn, Hanna, Zawale, Wilno, Kopernik;* w Saskatchewan: *Kleczkowski, Witków, Sokal, Tarnopol, Dobrowody, Kowalówka, Krasne, Gorlitz, Lemberg;* w Manitobie: *Halicz, Olka, Wisła, Polonia. Okno, Zbaraż, Jarosław, Komarno, Janów, Medyka.* Na wschodzie nadto, w prowincji Ontario istnieje od r. 1872 nad rzeczką nazwaną Wisłą, najstarsza z nich, kaszubska osada i parafia, *Wilno* [1]). W zachodnim Quebecu poświęcono wreszcie Polakowi, inżynierowi kolejowemu, J. Obalskiemu nazwę powiatu *(Obalski County)* i jeziora *(O. Lake)* [2]).

Odrębną grupę nazw polskich znajdziemy w płd. wsch. Alasce. Możemy je podzielić na dwie grupy: nazwy z rosyjskiego okresu, oraz nazwy nadane dopiero po przejęciu kraju przez Stany Zjednoczone (1867). Pierwsze, to nazwiska urzędników czy kupców Polaków w służbie rosyjskiej (Wyspa Zaremby, Port i Wyspa Wojewódzkiego, Rafa Wiszniewskiego N. b. Dionizy Zaremba był kapitanem floty handlowej rosyjskiej w latach 1834—38, Stefan Wojewódzki był w latach 1854—59 dyrektorem rosyjsko-amerykańskich kolonij [3]). Wśród nazw późniejszych wymieniamy przede wszystkim *Wyspę Kościuszki* w archipelagu Aleksandra, której nazwa została nadana w r. 1879 przez amerykańskiego geografa W. H. Dalla oraz *Lodowiec Romera,* nazwany w r. 1924 przez Urząd Geograficzny Stanów Zjednoczonych dla uczczenia badań glacjologicznych lwowskiego profesora geografii w Glacier Bay w r. 1913. Ostatnio [4]) zaproponował krakowski geograf St. Jarosz, opracowujący Wyspę Kościuszki kilka polskich nazw dla niektórych szczegółów topograficznych *(Jezioro Piłsudskiego, Góra Krzyżanowskiego* — pierwszego amerykańskiego gubernatora Alaski).

IV. Ameryka Południowa.

W przeciwieństwie do Ameryki Północnej, gdzie kolonizacja rolnicza polska pozostawiła po sobie wcale liczne ślady toponomastyczne, karta geograficzna południowej Brazylii i argentyńskiego Missiones rejestruje stosunkowo małe ilości polskich nazw. Rozległe obszary wykarczowane i zasiedlone przez polskiego chłopa w Paranie, Rio Grande do Sul i Santa Catharinie posiadają brazylijskie, a więc portugalskie oblicze językowe, przynajmniej w nazwach miejscowości. Może w przyszłości studia nad trudno dostępnymi mapami szczegółowszymi tych obszarów wyłowią

---

1) Kurier Polski. Numer jubileuszowy. Milwaukee. Wis. 1928.

2) Summary Report 1927. Part C. Geol. Surv. Ottawa 1928, str. 3.

3) Baker M., Geographic Dictionary of Alaska, Geol. Surv. Bull. No. 299. Washington 1906.

4) Kal. I. K. C. 1937, str. 170.



Rys. 1. Reprodukcja wschodniej części mapy Ks. Fr. Bolka.
Un fragment de la carte des noms d'origine polonaise aux Etats Unis de l'Amérique du Nord, dressée par l'Abbé Fr. Bolek.

jakieś polskie nazwy niw, wód itp. Pamiętać jednak należy, że współczesny nacjonalizm brazylijski o bardzo, jak wiemy, ekskluzywnym charakterze wyklucza na przyszłość konserwację nazw pochodzenia obcego. W polskiej literaturze [1]) notujemy następujące: *Kościuszko, Maréchal Piłsudski, Polonia, Nowa Warszawa, Nowy Kraków, Nowy Lublin, Nowa Wola, Warta, Orle, Morska Wola, Baranówka, Morro Polacco, Aguia Blanca, Nowa Galicja* itp., położone w trzech wymienionych stanach. Większe natomiast szanse zachowania się mają nazwy stacyj kolejowych *Engenheiro Brodowski* na linii Riberao Preto-Uberaba, czy *Engenheiro Malayski* (w Sao Paulo i Espirito Santo), poświęcone zasłużonym inżynierom Polakom, którzy tam pracowali [2]).

Argentyńskie skupienie nazw pochodzenia polskiego, zgodne jest ze skupieniem ludności polskiej w południowym Missiones. I tak ks. M. Maryański, proboszcz powstałej w r. 1901 polskiej kolonii Azará nadał poszczególnym osadom nazwy *Kościuszkowo, Racławice, Tłumacz, Ostrówko, Jagiełło, Skargowo, Wieliczka, Stanisławów, Jasna Góra, Kaźmierzowo* [3]). Późniejszymi są nazwy *Rokowe Bory, Wojciechowo* [4]). Wreszcie na terytorium Argentyny rozrzucone są tu i owdzie nazwy związane z różnego rodzaju działalnością Polaków. Polska wyprawa w Andy w 1934 r. zostawia więc na zboczach Aconcaguy *Ventisquero de los Polacos*, na wschód zaś od Mercedario *Cerro Wanda* [5]). Ustalenie granicy chilijsko-argentyńskiej na skrajnym południu pozostawia pod 72^0 25'W i 52^0 15'S szczyt *Cerro Domeyco* [6]). Nieznanego pochodzenia jest *Estancia Koslowsky* [7]) na granicy argentyńsko-chilijskiej na terytorium Chubut oraz *Cabo Polonia* i *Polonia Bahia* na wschodnim wybrzeżu Urugwaju. Polakowi, generałowi argentyńskiemu, T. Iwanowskiemu poświęcono jedną stację na linii Buenos Aires — Valparaiso [8]).

Na obszarze Chile nazwy polskie związane są wyłącznie z nazwiskiem Ignacego Domeyki, filarety i profesora uniwersytetu w Santiago (1838—1884). Będzie to więc potężne pasmo w płn. Chile, na wschód od pustyni Atacama *(Cordillera Domeyko)* miasteczko na południe od

---

[1]) Czasop. Geogr. XV. 1937, str. 82; Wychodźca 1929, Nr. 40, str. 13.

[2]) Polska i Polacy w cywilizacjach świata, I. Warszawa 1939, str. 57.

[3]) Włodek J., Argentyna. Warszawa 1923.

[4]) Biul. Urz. Emigracyjnego. IV. 1931. Nr 1, str. 7.

[5]) Taternik. 1935, zesz. 2.

[6]) South America 1 : 1 000 000. S. M. - 19 Santa Cruz. Am. Geogr. Soc. New York 1930.

[7]) Atlante Internazionale. Touring Club Italiano. Milano 1927. tabl. 159; South America 1 : 1 000 000 S. L.-19; Comodoro Rivadavia. Am. Geogr. Soc. New York 1932.

[8]) Hy lr. Off. of. the Adm. Chart. Nr 1289; Pet. Mitteil. 1880, tabl. 8.

Copiapó *(Domeyko)* zatoka jeziora Llanquihue *(Puerto Domeyko)*[1]) salitrera na północnej pustyni itp. Zostały te nazwy nadane przeważnie po śmierci Domeyki przez rząd chilijski.

Odosobnioną grupą jest kilka nazw szczytów przy znanej kolei Oroya w Peru, poświęconych jej budowniczemu, inż. E. Malinowskiemu[2]).

V. Afryka.

Prawie nic nie mamy do zanotowania w Afryce. Nie przyjęli Niemcy, późniejsi władcy tego obszaru proponowanych przez Rogozińskiego nazw w masywie Kamerunu i jego sąsiedztwie: *Jezioro Benedykta, szczyt Honoraty, Rogozińskiego, Kraszewskiego*[3]). Znamy jedynie *Fort Motyliński* u stóp Ahaggaru na Saharze, nazwany na cześć podróżnika francuskiego, z pochodzenia Polaka, który w latach 1903—1906 pracował w tych stronach. Nieznane jest pochodzenie nazwy miejscowości *Polonia* koło Pretorii[4]).

VI. Australia.

Podobnie jak w Chile, tak i w Australii nazwy pochodzenia polskiego nie są związane z osadnictwem masowym, którego brak tu było zupełnie, ale z kilkoma zaledwie podróżnikami polskimi, w pierwszym zaś rzędzie z Pawłem Strzeleckim. Sam Strzelecki nadał poza powszechnie znaną *Górą Kościuszki* (1841) niewiele „polskich" nazw. Więc *Tarnagulla*, angielska transkrypcja nazwy Czarnagóra, góra i miasto w Wiktorii, ok. 200 km na północny zachód od Melbourne[5]), *Góra Adyny*, nazwa szczytu na płd. zachód od Sydney[6]). Nazwisko jednak polskiego podróżnika uwieczniono wielokrotnie na kontynencie australijskim. *Gór Strzeleckiego* np. mamy trzy. Pierwsze to niskie pasmo w płd. Wiktorii, w badanym przez Strzeleckiego złotodajnym Gippslandzie[7]). Druga, to szczyt w środkowej Australii przy linii transkontynentalnego telegrafu[8]). Trzeci to kulminacja Wyspy Flindersa w Cieśninie Bassa[9]). Mamy jeszcze *Strzelecki Creek* w Australii Południowej[8]), dalej *Strzelecki*

---

[1]) Polska i Polacy .. o. c., str. 29.

[2]) ibidem, str. 78.

[3]) Ślisz J., O wyprawie S. S. Rogozińskiego do Kamerunu. Wiad. Geogr. X. 1932, str. 95—108.

[4]) Philips New Handy General Atlas, London 1926.

[5]) Wiśniowski S., Dziesięć lat w Australii. Lwów 1873, 2 t.

[6]) Żmichowska N., O P. E. Strzeleckim. Ateneum 1876, Warszawa.

[7]) Goode's School Atlas. Fourth Ed. New York 1932, str. 167.

[8]) Pawłowski-Romer cyt. j. w. oraz: Pet. Mitteil. 1861, tabl. 8; — 1874, tabl. 19.

[9]) Egli, Nomina Geographica. Leipzig 1893.

Pass w pobliżu Góry Kościuszki[1]) oraz osadę *Strzelecki* u stóp Gór Strzeleckiego w płd. Wiktorii[2]). Poza nazwami związanymi ze Strzeleckim znamy jeszcze w Australii w Queenslandzie niewiadomego pochodzenia osadę *Cracow*, Dawson County, ok. 200 km na zachód od Bundabergu oraz *New Warsaw* na płd. wschód od Charters Towers. Nazwę ostatnią nadał podróżnik polski, Sygurd Wiśniowski[3]).

VII. Antarktyda.

Na kontynencie antarktycznym wreszcie znamy tylko jedną nazwę polską. Jest to *Nunatak Arctowskiego* na płd. od Kraju Grahama w grupie Seal Nunataks. Nazwa ta została nadana przez szwedzkiego podróżnika Ottona Nordenskjölda dla uczczenia uczestnika wyprawy „Belgica" [4]).

RÉSUMÉ

L'expansion des nations européennes sur les autres continents de notre globe avait contribué au remplacement des noms originaux des terres et régions envahies par les noms introduits par les conquérants. Ces noms n'ont pas été effacés même en cas d'une nouvelle invasion ou colonisation, tels les noms espagnols aux deux Amériques, les noms français au Canada etc.

La Pologne durant la période de ses partages n'a pu participer à l'activité colonisatrice des derniers siècles, néanmoins de grandes masses d'émigrés polonais s'étaient établis dans toutes les parties du monde. Bienqu'ils ne formassent pas des centres polonais assez importants pour donner naissance à une sorte de „colonie" dont le caractère toponymique aurait pu être déterminé comme exclusivement polonais, il existe une quantité fort importante des noms polonais sur les cartes du monde.

L'intérêt porté à l'étude du problème de la répartition des noms d'origine polonaise dans le monde ne doit pas être négligé. D'une part, font-ils la preuve de l'activité colonisatrice et exploratrice des émigrés polonais et des recherches scientifiques entreprises par les savants polonais, d'autre encore ils nous permettent de constater qu'il n'y a pas de continent où il n'eût point des traces d'une activité polonaise remontant parfois aux XVII-ème et XVIII-ème siècles (celle-ci surtout effectuée par voie de mer le plus souvent sous pavillon étranger).

Les dernières années nous ont apporté à ce sujet des études assez nombreuses dont la première de St. Pawłowski et E. Romer en 1918, puis d'autres publiées dans le „Polski Przegląd Kartograficzny" (Revue Cartographique Polonaise) de 1929—1934, dans le „Czasopismo Geograficzne" (Bul-

---

[1]) Lendenfeld v., Pet. Mitt. Erg. Heft No. 807, Gotha 1887.

[2]) Carte Intern. du Monde au 1 000 000-e S. J.-55 Melbourne 1929.

[3]) Wiśniowski S., cyt. j. w.

[4]) S. A. Duse och Otto Nordenskjöld, Karta öfer Norra delen af det Vastantarktiska Landomradet 1 : 1 000 000. Stockholm.

letin Géographique) et autres comme les „Wiadomości Służby Geograficznej“ (Bulletin du Service Géographique).

Il va sans doute que les sources susmentionnées n'épuisent guère tout le nombre des noms d'origine polonaise connus et que les études de ce problème envisagées au temps prochain contribueront d'une manière efficace à l'examen achevé de la question de la répartition et de l'origine des noms polonais dans les pays du monde. Il ne faut pas pourtant oublier que toute notion supplémentaire ultérieure à ce sujet ne peut apporter des modifications quant au fait essentiel d'une origine basée sur l'influence nettement polonaise.

Dans la seconde partie de son étude l'auteur s'occupe d'abord du continent de l'Asie surtout septentrionale (Sibérie) où on rencontre un nombre assez considérable des noms polonais provenant des noms des savants polonais et explorateurs (pour la plupart bannis politiques après l'échec de l'insurrection de 1863). Ensuite viennent les pays arctiques où les noms d'origine polonaise sont dus à l'activité des savants polonais du commencement du siècle courant (P i w o w a r — géologue, N a ł k o w s k i, A r c t o w s k i) et tout récemment aux noms des hommes d'état polonais. Aussi le nom Strzelecki Harbour sur l'île du Prince of Wales dans l'archipel de Franclin nous rappelle-t-il le célèbre explorateur polonais S t r z e l e c k i qui, bienqu'il n'eût personnellement pris part à l'expédition de Mac C l i n t o c k de 1858/9, l'avait subventionnée fort puissamment.

Le continent de l'Amérique du Nord où il y a de grands centres polonais (le nombre des Polonais en U. S. A. et au Canada atteint actuellement 4.150.0000 âmes) a été déjà étudié au point de vue de la toponymie par l'Abbé Fr. B o l e k de Cambridge Springs de Pennsylvania, qui put citer environ 300 noms d'origine polonaise en U. S. A. Le fragment d'une carte publiée par cet auteur, annexé à la présente étude, nous permet de constater les groupes de noms polonais prouvant la répartition des Polonais dans toute l'Amérique du Nord sauf quelques états. Il ne faut pas oublier que le manque des noms polonais n'est point preuve d'un manque des centres polonais dans les diverses zones en U. S. A. Il y faut tenir compte du fait qu'une grande part des Polonais habite dans les villes de l'U. S. A. en y formant des centres des plus forts (p. ex. Chicago 360.000 Polonais sur 3.100.000 habitants) sans que de telles agglomérations s'expriment par des noms d'origine polonaise. Le même fait peut être observé au Canada. Au territoire d'Alaska l'origine des noms polonais relève aux deux facteurs: l'un c'est le séjour des Polonais, fonctionnaires d'état russes, sur la presqu'île pendant la domination russe (jusqu'à 1867), et l'autre est constitué par les relations polono-américaines surtout dans le domaine scientifique, de même que, à l'époque de la lutte d'indépendence, des noms de Kościuszko (et Puławski) Polonais célébrés en héros nationaux américains.

L'Amérique du Sud, quoique l'émigration polonaise dans les états particuliers avait formé des centres fort importants polonais (Le Brésil. l'Argentine, Chile), – ne nous présente qu'un nombre assez exigu des noms d'origine polonaise. Le caractère très fort de toponymie surtout portugaise et la dispersion des Polonais y a, peut-être, contribué le plus.

Le vaste territoire de l'Afrique contient seulement plusieurs noms dont l'origine n'est pas suffisamment claire. A vrai dire, des propositions de nommer

plusieurs sommets des montagnes du Cameroun par des noms polonais ont été faites de la part du célèbre explorateur polonais de l'Afrique S.S. Rogoziński Les Allemands cependant, dès l'occupation de cette colonie, ont réfusé de donner suite à ces propositions.

Quant à l'Australie il y a des traces surtout de l'activité de Strzelecki (entre autres il a nommé le sommet Kościuszko), dont le nom servit à appeler trois chaînes de montagnes dictinctes de ce continent.

Enfin les pays antarctiques ne relèvent qu'un seul nom du Nunatak d'Arctowski au sud du pays de Graham dans le groupe des Seal Nunataks. Cette dénomination est due à l'explorateur suédois Otto Nordenskjöld.

RUCH W PORTACH FRANCUSKIEJ AFRYKI ZACHODNIEJ JAKO MIERNIK GEOGRAFICZNO-GOSPODARCZEGO STANU TEJ KOLONII

SUR L'ÉCONOMIE ET LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE ÉTUDIÉES D'APRÈS LE MOUVEMENT DANS LES PORTS DE CETTE COLONIE

Ludwik Palicki

(z 7 ilustracjami — avec 7 figures)

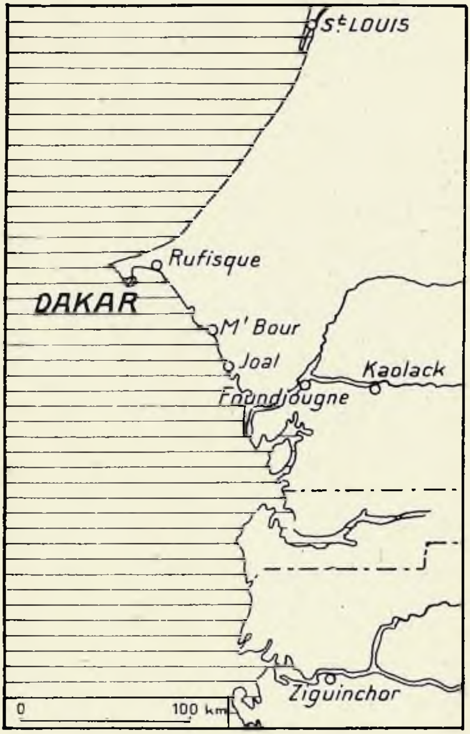
Znany to jest fakt, że w Afryce wiele osiedli powstało na wybrzeżu. Są to nawet większe miejscowości, które przeważnie posiadają urządzenia do przeładunku towarów, a więc są portami. Zjawisko to ma swoją przyczynę w niedostępności wnętrza Afryki i znane jest od czasu penetracji tego kontynentu przez Europejczyka. Brzeg stał się z natury rzeczy miejscem eksploatacji gospodarczej przez państwa cywilizowane. Tu nastąpić musiała wymiana towarów kolonii z państwami zamorskimi, tu musiała skupić się większa ilość ludności do tej produkcji i wymiany dóbr potrzebna, musiały powstać osiedla wyższego i niższego rzędu. Antropogeograficzny obraz wybrzeża zmienił przez to bardzo swój pierwotny charakter. Wybrzeże stało się ośrodkiem życia gospodarczego. Tu skupiła się produkcja i handel, tu rozwinęła się i skoncentrowała tak nieodzowna w handlu sieć linij komunikacyjnych tak lądowych jak i morskich.

Nie trzeba dowodzić, że ten obszar o tak dużej gospodarczej wartości nabrał i znaczenia politycznego. Jednocześnie też niektóre punkty wybrzeża musiały urość do ważnej roli strategicznej. Ucieleśnieniem zaś tych wszystkich interesów stały się porty. Poznanie więc ich, znajomość dokonujących się w nich obrotów rzuca światło na antropogeograficzny charakter wybrzeża, jest miarą dokonanych przez współdziałanie człowieka i przyrody zmian w geograficzno-gospodarczym charakterze kolonij. Spróbujemy wykazać to na podstawie analizy ruchu portowego w Francuskiej Afryce Zachodniej. (W rozważaniach tych wzięto pod uwagę porty Senegalu, Gwinei, Wybrzeża Kości Słoniowej i Dahomeju. Wnioski oparto na materiale statystycznym z lat 1926-1936).

I. Porty Senegalu.

Senegal o powierzchni 192.000 km², 1.358.000 mieszkańcach, z czego 6.500 białych, jest na ogół pustynny i ubogi. Obszary o większym znaczeniu gospodarczym leżą w południowej części kolonii. W części północnej uprawa zbóż jest możliwa jedynie w dolinie rzeki Senegalu. Tu produkuje się proso, kukurydzę i bawełnę.

Na północ i południe od tej strefy rozciąga się równinny step. Cośkolwiek lepiej przedstawia się pod tym względem wybrzeże, gdzie nad słonymi jeziorami odciętymi od morza i nad oazami rosną drzewa dostarczające gumy arabskiej, drzewa palmowe, a w nikłej ilości kauczukowe. Prócz tego w okolicach nadbrzeżnych uprawia się orzechy ziemne. W okolicach rzek Gambii i Casamance rosną palmy oleiste, a w kulturach uprawia się banany i ananasy. Na pustynnych stepach tubylcy wypasają przeszło milion owiec, kóz i bydła.

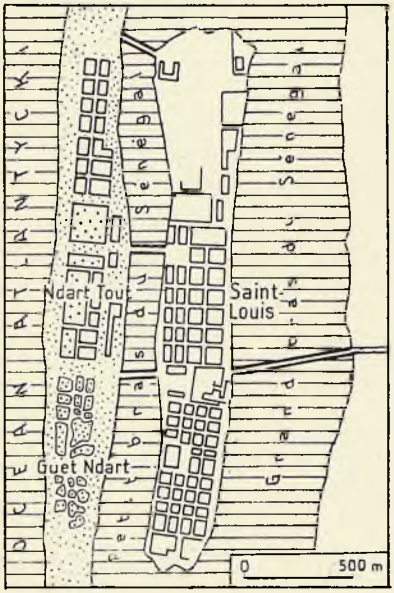


Rys. 1. Wybrzeże i porty Senegalu. — La côte et les ports du Sénégal.

Komunikacja w Senegalu odbywa się przy pomocy kolei i dróg bitych. Drogi żelazne o łącznej długości 1.681 km prowadzą z Dakaru do St. Louis (linie nadbrzeżne), z Dakaru do Kayes i Kulihoro (linia w głąb lądu) i z St. Louis do Linger. Drogi bite zdatne do użytku przez cały rok otaczają pustynię biegnąc terenami uprawnymi nad Senegalem i Gambią. Jedna droga przebiega nawet przez pustynię od Thies do Kaedi. Do Dakaru dochodzi linia lotnicza z Marsylii (4.700 km). Komunikacja morska Senegalu z innymi krajami odbywa się przez dwa porty: Dakar i St. Louis. Są to porty najważniejsze, które też opiszemy.

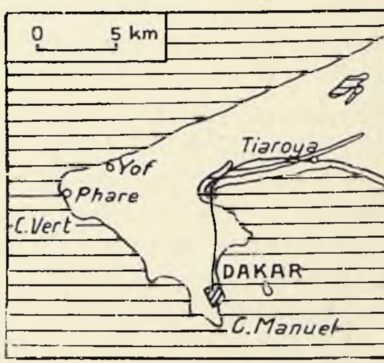
Saint-Louis — jest najstarszym portem Senegalu. Posiada 29.827 mieszkańców wg danych statystycznych z 1931 r. Port ten powstał w 1658 r. na wyspie u ujścia rz. Senegalu do morza. Ponieważ Senegal

szczególnie dawniej był łatwą i prawie jedyną drogą prowadzącą w głąb kraju, stąd też zrozumiałym jest, że St. Louis wnet się rozwinęło i stało się głównym miastem kolonii i do dziś ten charakter zachowuje. Jako port Saint-Louis jest w zastoju, ponieważ brak wody w rzece ogranicza okres nawigacji śródlądowej, a nagromadzone wielkie osady rzeczne przy ujściu — żeglugę morską. Przyszłość portu zależy od tego, czy projektowana tama w górnym biegu rzeki ureguluje dopływ wody i czy płytkość ujścia rzeki Senegalu zostanie usunięta.



Rys. 2. Plan portu Saint-Louis. — Le plan du port Saint-Loui .

Ruch portowy. — Obroty tego portu dochodziły w swej górnej granicy do 60 tys. ton (1926 r.). W 1927 r. wykazują nagły spadek (35 tys. ton). W roku następnym zwolna podnoszą się, ale do 50 tys. ton, by potem opadać i osięgnąć najniższą cyfrę w 1931 r. — 19.776 ton. Od tej chwili obserwujemy stopniowy wzrost ruchu towarowego, który w 1936 r. dochodzi do 34 tys. ton. Pod względem wartości obroty towarów ze 100 mil. fr. w 1926 r. spadły najniżej w 1932 r. do 38 mil. fr., ulegając dalej wahaniom w granicach od 40—50 mil. fr. Bilans handlowy portu był zawsze ujemny. Zauważyć przy tym należy, że eksport towarów wynoszący w pierwszym pięcioleciu średnio około 30 mil. fr. spadł w następnym pięcioleciu do około 7 mil. fr., czyli kilkakrotnie. Import natomiast trzymał się średniej liczby powyżej 30 mil. fr.



Rys. 3. Przylądek Zielony i położenie Dakaru. — Le Cap Vert et le port de Dakar.

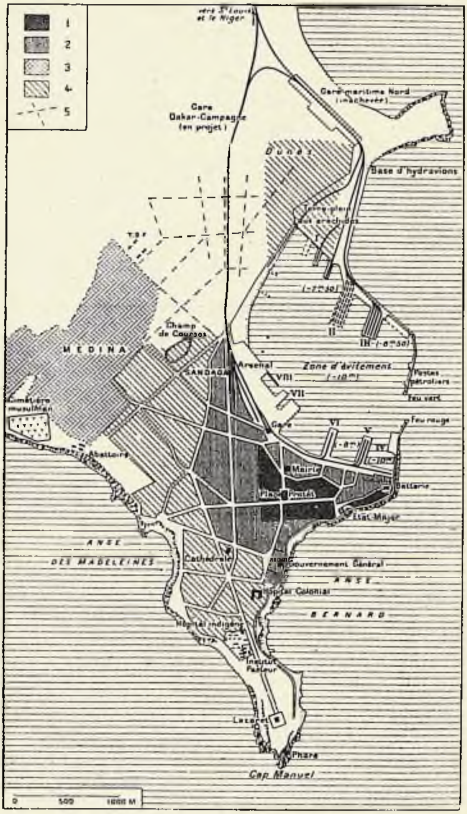
D a k a r. — Wybrzeże Senegalu jest proste i płaskie. Jest ono utworem akumulacji morza — prądów morskich przybrzeżnych. W kilku miejscach wybrzeże tworzy małe półwyspy, na których leżą porty: Villa

Ruch okrętowy i obroty w porcie Saint-Louis

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. import.		statki		tow. eksport.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość	ilość	tonaż	tony	wartość
1926	82	38.311	34.335	59.914.363	80	37.382	24.948	41.836.326	162	75.694	59.283	101.750.689
1927	102	33.021	24.981	32.007.391	101	26.886	10.913	19.966.718	203	59.907	35.894	51.974.109
1928	114	45.413	28.512	52.341.651	111	44.436	22.248	32.045.144	225	89.849	50.760	84.386.795
1929	69	28.609	23.654	41.451.306	71	27.451	27.667	28.779.532	140	56.060	41.321	70.230.838
1930	70	26.025	21.437	39.336.200	65	25.072	16.551	23.113.394	135	51.097	37.988	62.449.835
1931	72	17.528	14.154	35.518.316	73	18.208	5.622	8.825.354	145	35.736	19.776	44.343.670
1932	69	21.749	18.272	31.624.183	69	20.959	4.661	6.707.908	138	42.708	22.933	38.332.091
1933	80	20.742	17.860	34.831.848	81	20.763	9.581	9.295.137	161	41.505	27.441	44.126.985
1934	83	24.309	21.439	45.838.783	85	24.712	6.677	6.704.629	168	49.021	28.116	52.543.412
1935	89	27.453	27.295	35.290.382	91	28.310	6.069	7.406.536	180	55.763	33.364	42.696.918
1936	119	24.915	26.264	29.891.024	19	24.873	7.864	7.853.688	238	49.788	34.128	37.744.712
średnio	86	28.007	23.455	39.823.040	84	27.186	12.527	17.503.124	172	55.211	35.536	57.325.459

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Cisneros, Port Etienne i Saint-Louis. Przylądek Zielony, na którym leży Dakar, nie jest utworem morskim. Jest to bazaltowa wyspa połączona z kontynentem przez piaszczyste mierzeje. Bazalty wyspy



Rys. 4. Plan Dakaru (1 — Dakar w r. 1902; 2 — obszar miasta w latach 1902 do 1912; 3 — obszar miasta w latach 1912 — 1922; 4 — obszar miasta w latach 1922 — 1935; 5 — dzielnice projektowane). — Le plan de Dakar (1 — Dakar en 1902; 2 — extension de la ville entre 1902 et 1912; 3 — *idem* de 1912 — 1922; 4 — *idem* de 1922 — 1935; 5 — voies et ville en projet).

przedstawiają się jako wysokie odporne skały, tworzące wyniosły brzeg otoczony głębią. Wybrzeże Zielonego Przylądka jest kontrastem do płaskiego zazwyczaj i płytkiego brzegu morskiego Afryki. Przylądek Zielony ma wiele miejsc nadających się na przystanie. Brzeg bowiem jest kilkumetrowej wysokości, a głębokość tuż przy nim dochodzi do 10 m. Są to zatoki d'Yof, des Almodies, zatoka Madeleines, Bernard, Hann. Te 3 ostatnie są na południu. Są one więc zabezpieczone od wiatrów północnych i przypływów, i one to tworzą prawdziwy naturalny port. Dakar powstał stosunkowo niedawno. Na płd.-zach. od Zielonego Przylądka położona jest bazaltowa wysepka Gorée. Jest ona klasycznym przykładem starego ufortyfikowanego portu kolonialnego. Odkryli ją Kartagińczycy w czasie swych podróży. Lecz dawny handel koncentrował się tylko na Morzu Śródziemnym i dlatego miasto to nie osiągało większego znaczenia. Dopiero w dobie odkryć geograficznych wartość tego ośrodka gospodarczego wzrosła. Przybyli tu Portugalczycy i Holendrzy. Podczas gdy narody kolonizujące w Ameryce poszukiwały w głębi kraju złota, Gorée było ośrodkiem handlu niewolnikami. Wyprawy do wnętrza kontynentu afrykańskiego dawały coraz to świeży zapas niewolników, którzy zamknięci w specjalnych budynkach pod strażą oczekiwali na okręty wywożące ich z rodzinnych krajów. Malutką wysepkę zamieszki-

Ruch okrętowy i obroty w porcie Dakar

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. import.		statki		tow. eksport.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość	ilość	tonaż	tony	wartość
1926	1.895	3.069.220	481.145	893.216.874	1.920	3.077.464	427.311	416.555.896	3.815	6.146.685	908.456	1.309.772.770
1927	1.976	2.759.373	423.859	777.659.454	1.981	2.677.489	313.233	332.266.705	3.957	5.436.902	737.092	1.109.926.159
1928	2.924	4.597.125	599.167	786.369.298	2.998	4.600.060	393.305	414.056.930	5.922	9.197.185	992.472	1.200.426.228
1929	2.611	4.224.866	575.367	970.252.186	2.576	4.157.927	466.207	478.570.622	5.187	8.382.793	1.041.573	1.448.822.808
1930	2 295	3.453.879	587.906	809.596.714	2.274	3.392.860	425.720	456.522.685	4.569	6.846.738	1.013.626	1.266.119.399
1931	2.076	3.498.021	424.164	408.110.532	2.096	3.444.310	378.710	258.981.445	4.172	6.942.331	802.874	667.091.977
1932	1.639	2.878.524	572.198	418.366.296	1.711	3.170.592	465.962	232.041.113	3.350	6.049.116	1.037.160	650.407.409
1933	2.006	3.237.040	515.031	433.342.308	2.009	3.213.158	432.786	240.802.898	4.015	6.450.198	947.817	674.145.206
1934	2.253	3.620.135	589.037	406.618.279	2.223	3.501.418	566.285	238.380.189	4.476	7.121.553	1.155.322	644.998.468
1935	2.332	3.937.832	669.217	430.428.998	2.300	3.842.491	610.351	275.841.275	4.632	7.780.323	1.279.568	706.270.273
1936	3.177	6.222.657	1.018.284	575.862.663	3.063	6.013.351	1.007.293	363.198.821	6.240	12.236.008	2.025.577	939.061.484
średn.	2.289	3.772.604	586.761	631.802.191	2.286	3.735.283	498.831	337.019.811	4.576	7.108.166	967.413	947.006.561

Źródło: Statistiques Commerciales del'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

wało 5.000 ludzi. Było to stosunkowo duże zaludnienie, jednak za małe, by obronić się przed zaborem. I tak panami wyspy byli po kolei Holendrzy, Włosi, aż w końcu w 1823 r. zawładnęli nią Francuzi, którzy pierwsi w pobliżu dzisiejszego Dakaru założyli budynki handlowe, szkoły, ogrody. Od chwili zajęcia Dakaru przez Francję i wybrania go przez towarzystwo żeglugi na port, znaczenie jego wzrosło do ogólnoświatowego. Do roku 1900, tzn. do czasu wybudowania portu, Dakar wegetował — był małą wioską kolonialną. Mimo usiłowań stawiano zabudowania bezplanowo dookoła portu i koszar. W 1897 r. zakazano w środku miasta uprawy prosa. Od chwili wybudowania portu powstają nowe dzielnice z domami urzędników francuskich. W 1914 r. Dakar liczył już 25.000 mieszkańców i stał się miastem nowoczesnym.

Wielkie znaczenie Dakaru polega na jego wyjątkowym położeniu u brzegów Atlantyku. Przylądek Zielony leży bowiem w połowie drogi z Bordeaux do Rio de Janeiro. Przez Dakar przechodzi kilka okrętowych linii marsyliańskich. Towarzystwo „La Société Générale des transports maritimes à vapeur" podtrzymuje tutaj ruch okrętowy i tworzy z Dakaru ośrodek ruchu handlowego. Porty francuskie: Bordeaux, le Havre i Rouen utrzymują stałą łączność z Dakarem. Oprócz statków handlowych francuskich zawijają tu i obce, z których najwięcej jest ze Skandynawii. Włoskie statki zaopatrują się tutaj w żywność. Okręty portugalskie, niemieckie, holenderskie, jugosłowiańskie, amerykańskie w drodze z Azorów do Afryki płd. zatrzymują się w Dakarze.

Port umieszczony jest dogodnie. Nie mają do niego dostępu ani przypływ, ani odpływ morza. Przystań o powierzchni 225 ha osłoniona jest od oceanu dwoma wałami. Dookoła są baseny o głębokości od 7—10 m z molami. Na pd. stronie są dwa mola 300 m długości, na płn. rozciąga się trójkątny pas lądu przeznaczony na składowanie do eksportu orzecha ziemnego. Jest on zaopatrzony w 2 mola 100 m długości. Szóste molo jest przeznaczone dla węgla. Port wojenny jaki też Dakar posiada, oddaje na usługi marynarki handlowej swój basen dostępny dla wielkich okrętów. Port spełnia swoje zadanie już przeszło 20 lat. Podczas wojny 1917 r. Dakar odgrywał bardzo ważną rolę. Po wojnie przez pewien czas ruch handlowy niemal zupełnie zamarł. W r. 1934 znów się ożywił i to do tego stopnia, że ilość statków przybyłych do Dakaru równała się ilości statków zawijających do Bordeaux, a pod względem tonażu — do Nantes.

Podobnie jak w Saint-Louis obserwujemy tutaj w ogólnych obrotach w 1927 r. obniżenie się ich z przeszło 900 tys. ton do 737 tys. ton. Dalej widzimy wzrost krzywej ruchu portowego z nagłym załamaniem się jej w 1931 r. (800 tys. t) i (mniejszym) w 1933 r. Następne lata wykazują

wzrost charakterystyczny gwałtownym skokiem w 1936 r., w którym to czasie obroty portu w stosunku do roku poprzedniego prawie się podwoiły, przekraczając 2 mil. ton. Po stronie wartości obrotów spostrzegamy, że najlepiej pod tym względem kształtował się rok 1926 (przeszło 1.300 mil. fr.). Nawet wielkie obroty, gdy chodzi o tonaż, w 1936 r. nie osiągnęły wartościowo nawet 1 miliarda fr. Ilość towarów wywożonych i przywożonych jest mniej więcej równa, gdy chodzi o ich wagę, jednak pod względem wartości importowane przewyższają eksportowane często 2 razy.

Rufisque. — W zjawisku obrotów zachodzi identyczność do portów poprzednich. Największe obroty były w 1926 r. (162 tys. t). W 1927 r. zaznacza się mały spadek (123 tys. t) w stosunku do roku poprzedniego i następnego. Rok 1932 charakteryzuje się najniższymi obrotami (19 tys. t). W następnych latach ma miejsce znów wzrost dochodzący w 1936 r. do 50 tys. t, co jest jednak zaledwie połową ruchu portowego w stosunku do lat sprzed 1931 r. Jeśli chodzi o wartość obrotów, to z 270 mil. fr. w 1926 r. spadając osiągnęła ona cyfrę 10-krotnie mniejszą w 1932 r. — 24 mil. fr. i 16 mil. fr. w 1934 r. Rok 1936 wykazuje pod tym względem poprawę (44 mil. fr.). Tonaż eksportu przewyższa we wszystkich latach kilkakrotnie tonaż towarów importowanych. Istnieje również przewaga wartościowa wywozu, jednak najwyżej dwukrotna, a często nieznaczna.

Kaolack. — Do roku 1930 obroty zwolna rosnąc trzymają się liczby 200 tys. t. Nagły spadek widzimy w 1930 r. (46 tys. t))[1]. Rok 1931 jest znanym już nam rokiem małych obrotów (71 tys. t), które w tym porcie dochodzą do swego minimum w 1933 r. (62 tys. t) i w 1935 r. (61 tys. t). Rok 1936 wykazuje znowu ożywienie się ruchu (84 tys. t). Minimum wartości obrotów wykazuje rok 1932 (142 mil. fr.). Maksymalna cyfra z 1926 r. wynosiła około 350 mil. fr. i trzymała się powyżej 300 mil. fr. aż do 1931 r. W 1936 r. po stopniowym wzroście obrót wartościowo doszedł do 273 mil. fr. Jeśli chodzi o wagę towarów wywożonych, to przewyższa ona wagę towarów importowanych. Również bilans handlowy portu jest dodatni i to ze znaczną nadwyżką.

Ziguinchor. — Charakterystyczny spadek ruchu towarowego widoczny jest w tym porcie w roku 1932. W poprzednich latach od 1926 r. obroty wzrastały od 40 tys. ton do przeszło 50 tys. ton. W 1931 r. daje się już zauważyć spadek do 40 tys. ton. Po roku 1932 znowu następuje wzrost obrotów i to dość intensywny tak, że w 1936 r. dochodzą one do 76 tys. ton. Rok 1932 jest również krytyczny, jeśli chodzi o wartość

[1]) Jest to prawdopodobnie pomyłka w źródle, gdyż wartościowo obroty są wyższe niż w roku poprzednim.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Rufisque

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	750	180.573	26.879	56.313.820	747	211.453	136.116	214.882.870	1.497	392.026	162.995	271.196.690
1927	700	157.464	19.266	51.882.540	655	161.153	104.727	159.473.983	1.355	318.617	123.493	211.356.523
1928	942	507.016	23.908	81.304.183	928	507.016	115.196	168.599.125	1.870	1.014.032	139.104	249.903.308
1929	713	146.034	24.522	67.419.763	775	246.611	93.710	130.850.512	1.488	392.645	118.232	198.270.275
1930	700	283.022	21.978	61.628.235	680	255.394	91.545	87.940.575	1.380	538.416	112.523	149.668.810
1931	489	114.018	6.567	13.658.953	482	87.526	40.171	32.682.399	971	201.544	46.738	46.341.352
1932	287	53.435	4.022	10.820.901	296	75.553	15.051	13.934.992	583	128.988	19.073	24.755.893
1933	274	59.454	5.006	10.011.877	274	64.379	27.442	26.303.277	548	123.833	32.448	36.315.154
1934	227	47.013	4.223	4.034.597	227	54.201	24.006	12.635.437	454	101.214	28.229	16.670.034
1935	215	44.624	5.862	4.526.938	218	44.616	29.421	27.194.843	433	89.230	35.283	31.721.781
1936	213	42.547	8.149	5.630.736	218	41.502	41.464	39.168.697	431	84.049	49.613	44.799.433
średnio	502	148.654	12.762	33.387.504	500	159.036	65.350	83.060.610	1.001	224.962	78.883	14.463.568

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Kaolack

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. import.		statki		tow. eksport.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	791	245.606	57,245	129.869.032	791	251.214	140.386	218.488.748	1.582	505.820	197.631	348.357.781
1927	828	248.560	60.789	116.138.356	829	249.070	138.664	213.889.002	1.651	497.630	199.453	330.027.358
1928	859	284.104	78,271	147.072.539	860	288.621	132.925	194.228.724	1.719	572.725	211.196	341.301.269
1929	865	252.014	56.067	106.131.465	862	252.083	144.867	206.577.442	1.727	504.097	200.935	312.708.907
1930	619	83.115	21.776	113.042.908	619	203.696	24.696	211.128.734	1.238	286.811	46.472	344.171.652
1931	482	42.299	59.786	64.134.149	474	207.817	29.534	156.503.000	956	267.603	71.833	220.637.149
1932	339	29.813	45.031	60.867.544	348	100.857	37.902	87.456.899	687	145.888	67.715	142.324.443
1933	391	47.190	28.244	80.508.073	395	179.507	34.454	164.277.897	786	226.697	62.698	244.785.970
1934	441	59.905	29.692	60.859.089	445	214.904	39.797	108.636.837	886	274.809	69.489	169.495.926
1935	480	69.080	28.284	82.843.773	481	153.483	32.806	140.420.099	961	222.563	61.090	223.263.872
1936	482	88.751	38.516	106.457.795	491	185.418	46.379	167.392.465	973	274.169	84.895	273.850.260
średnio	598	132.676	45.791	87.993.156	599	207.824	72.946	169.354.614	1.197	336.443	115.764	266.447.709

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

towarów eksportowanych i importowanych. W sumie przedstawiają one cyfrę 31 mil. fr. w stosunku do 96 mil. fr. z roku 1927 i około 85 mil. fr. z r. 1936. Bilans handlowy portu jest przeważnie dodatni ze znaczną, nieraz dwukrotną nadwyżką. Podobnie tonaż towarów wywożonych przewyższa wywożone kilka, a często kilkanaście razy.

Foundiougne. — Port o obrotach dochodzących do 86 tys. ton. Swoje minimum osiągnął ruch portowy w 1932 r. (38 tys. ton) wobec obrotów z lat 1926 — 31 i po 1932 r. wahających się od 60 —70 tys. ton. Pod względem wartości obroty zmalały z 132 mil. fr. w 1926 r. i 117 mil. fr. w 1927 r. do 38 mil. fr. w 1932 r. W roku 1936 doszły one do 72 mil. fr. Co do tonażu towarów potwierdza się zaobserwowany już fakt, że towary wywożone przewyższają kilkakrotnie wagę towarów przywożonych. Stosunek ten przedstawia się jak: 1/5, 1/6, 1/10. Podobnie, tylko mniej kontrastowo wygląda stosunek wartości tych towarów (1/3, 1/2).

M. Bour — (obroty do 32 tys. ton) i Joal (obroty do 7 tys. ton), są mniejszymi portami Senegalu i w ruchu swoim wykazują podobne zjawiska co porty wyżej omówione.

II. Porty gwinei francuskiej.

Gwinea Francuska zajmuje 231.700 km² powierzchni o ludności 2.096.000 (2.260 Europejczyków). Krajobraz kolonii jest niejednolity. Obszar nadbrzeżny pokryty jest lasami. Jego wartość maleje z oddaleniem od brzegu, gdyż przechodzi w las galeriowy, wreszcie u podnóża gór Futa Dżalon w stepy. Teren leżący nad urodzajną doliną Nigru tworzy osobną trzecią krainę. Te trzy obszary krajobrazowo różne zróżnicowane są też pod względem gospodarczym. W strefie lasów ważnymi gospodarczo roślinami są: palma oliwna, batat, maniok, dalej banany, i w mniejszym stopniu orzechy ziemne, ryż i kukurydza. W okolicach górzystych ludność tubylcza hoduje około 1 mil. sztuk bydła. Pasterstwo, a nawet uprawa roli ma tutaj doskonałe warunki wskutek znacznych opadów. Bogate złoża żelaza i aluminium nie są dotychczas eksploatowane. Komunikacja kolejowa istnieje na odcinku od portu Conakry w głąb kraju do Kurussa i Kankau (662 km), Komunikacja morska ma na ogół dobre warunki żeglugowe. Morze przy brzegu jest głębokie, a ujście rzek typu estuarowego. Tu też położone są przeważnie mniejsze porty, połączone z głównym portem Conakry przybrzeżnymi liniami okrętowymi. Z mniejszych portów wywozi się produkty wybrzeża głównie orzechy palmowe, orzechy kola, dalej kopal. Ostatnio również wzmógł się eksport bananów i ananasów, uprawianych na europejskich

Ruch okrętowy i obroty w porcie Ziguinchor

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	61	25.922	9.702	40.447.432	68	32.234	31.537	49.236.370	129	58.147	41.239	89.683.802
1927	75	23.561	11.007	41.385.815	84	36.192	32.836	54.933.386	159	59.753	43.843	96.319.401
1928	131	108.253	11.780	45.608.232	128	106.403	35.500	38.237.904	259	214.656	47.280	83.846.136
1929	97	64.059	10.820	26.176.046	109	33.063	32.526	45.213.908	206	147.121	43.346	71.389.954
1930	120	88.643	9.803	21.671.164	126	93.474	42.957	39.270.291	246	182.117	52.759	60.841.455
1931	80	64.643	3.944	8.286.586	62	46.930	36.516	28.874.351	142	111.573	40.460	37.160.937
1932	63	38.927	3.947	10.161.131	64	32.793	23.400	20.932.931	127	71.720	27.347	31.094.062
1933	74	43.493	5.309	12.005.154	66	29.546	39.864	31.101.176	140	73.039	45.173	43.106.330
1934	95	30.686	7.373	13.885.124	105	43.717	42.643	26.741.846	200	74.403	50.016	40.626.970
1935	106	37.288	26.442	43.340.690	105	37.871	48.810	42.740.696	211	75.159	75.252	86.081.386
1936	126	40.956	17.756	27.005.614	130	45.611	58.679	57.223.280	256	86.567	76.435	84.228.894
średnio .	93	51.475	10.725	26.361.181	95	48.894	38.842	39.991.467	188	100.377	49.450	65.852.666

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Foundiougne

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	707	35.295	14.644	41.776.166	747	34.325	65.226	90.798.776	1.454	69.619	79.869	132.574.942
1927	727	27.099	10.427	36.343.264	753	25.495	57.471	81.325.445	1.480	52.593	67.898	117.668.709
1928	904	195.421	9.648	39.498.994	923	194.807	52.779	71.322.422	1.827	390.228	62.427	110.821.436
1929	693	36.979	8.172	30.244.010	689	19.193	52.986	70.627.420	1.382	56.172	61.158	100.871.430
1930	646	30.521	9.324	22.376.873	635	19.587	62.027	59.715.944	1.281	50.107	71.351	82.092.817
1931	583	30.437	5.649	11.278.181	591	30.753	64.463	44.696.544	1.174	61.190	73.112	55.974.725
1932	405	30.978	4.568	11.109.943	399	25.261	33.966	26.941.999	744	56.239	38.534	38.051.942
1933	440	22.101	6.896	13.480.242	435	21.714	70.461	62.923.509	875	43.815	77.357	76.403.751
1934	438	26.481	7.405	11.190.592	428	15.514	79.224	38.230.944	866	41.995	86.629	49.421.536
1935	525	42.047	12.102	15.720.603	521	24.043	53.147	46.276.123	—	—	—	—
1936	504	37.537	15.337	19.141.584	488	25.903	60.718	53.075.338	992	63.440	76.055	72.216.922
średnio	597	44.081	9.470	22.923.676	601	39.692	59.315	57.721.320	1.097	80.481	63.126	76.008.928

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie M'Bour

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	561	12.117	4.974	15.766.024	561	12.117	26.975	47.047.982	1.122	24.234	31.349	62.814.006
1927	650	13.294	3.060	14.057.029	650	13.294	23.431	34.401.461	1.300	26.588	26.492	48.458.490
1928	722	64.928	6.188	21.634.195	731	65.047	23.427	33.943.081	1.453	129.975	8.841	55.577.276
1929	618	15.592	4.012	15.711.426	625	15.315	26.357	36.920.164	1.243	30.907	30.669	52.631.590
1930	496	11.033	3.562	9.750.064	499	11.072	29.242	34.265.102	995	22.105	32.804	44.015.166
1931	362	8.069	1.303	3.079.146	354	7.380	24.498	16.720.855	716	15.449	25.801	19.800.001
1932	272	5.756	1.745	3.202.985	276	14.274	10.222	7.354.297	548	20.030	11.967	10.557.282
1933	363	8.751	2.524	5.253.962	372	16.513	28.939	26.062.284	735	25.264	31.463	31.316.246
1934	259	5.587	2.184	2.257.075	264	14.449	30.490	14.569.747	523	20.036	32.674	16.826.822
1935	239	5.090	3.138	4.376.000	258	13.483	19.950	17.700.000	497	18.573	23.088	22.076.000
1936	220	4.805	3.925	4.085.725	225	11.144	20.201	18.055.972	445	15.949	24.126	22.141.697
średnio	433	14.093	3.328	9.015.784	437	17.644	23.975	26.098.267	870	31.737	25.388	35.110.052

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

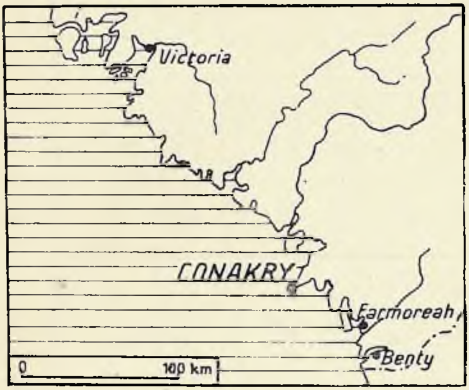
Ruch okrętowy i obroty w porcie Joal

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wart. fr.	ilość	tonaż	tony	wart. fr.	ilość	tonaż	tony	wart. fr.
1926	281	5.610	1.448	4.917.306	285	5.694	4.513	6.482.501	566	36.058	5.961	11.399.807
1927	253	5.793	1.332	4.990.867	255	5.802	3.786	5.407.922	508	11.595	5.117	10.398.789
1928	334	16.232	1.429	4.951.653	334	16.263	3.954	5.993.541	668	32.495	5.383	10.945.194
1929	276	5.220	1.073	3.558.250	277	5.237	3.982	5.343.416	553	10.457	5.055	8.891.666
1930	243	11.395	1.024	2.584.513	239	12.234	5.981	6.040.908	482	23.629	7.004	8.589.421
1931	276	11.341	550	1.169.110	280	11.370	3.110	1.794.735	556	22.711	3.660	2.963.845
1932	220	6.134	340	746.763	228	8.959	2.115	1.064.571	448	15.093	2.455	1.811.334
1933	329	10.908	544	1.217.000	341	13.306	5.623	4.009.629	670	24.214	6.167	5.226.629
1934	422	12.313	521	881.604	427	13.625	5.171	1.854.842	849	23.938	5.692	2.736.446
1935	356	10.135	722	1.219.039	350	10.070	3.805	1.661.679	706	20.205	4.527	2.880.718
1936	258	8.182	699	962.533	259	8.277	3.342	1.521.118	517	16.459	4.041	2.483.651
średnio	295	9.397	871	2.463.512	197	10.076	4.125	3.743.169	593	21.532	5.005	6.211.591

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

plantacjach. Najważniejszym portem Gwinei Francuskiej jest Conakry, który ogólnie opiszemy.

Conakry — (6.668 mieszkańców). Port, leżący na półwyspie, od strony morza zabezpieczony jest przez wyspę Los, która powstrzymuje burzliwą i wysoką falę oceanu. Miasto ma charakter nowoczesny o regularnym, prostokątnym kształcie, szerokich i zadrzewionych ulicach. Należy ono do jednych z piękniejszych miast Afryki Zachodniej. Jest siedzibą gubernatora kolonii, posiada szpital, szkoły, izbę handlową. Również znajduje się tu fabryka mydła, olejarnia i chłodnia dla bananów w porcie. Urządzenia portowe są niewystarczające dla rosnącego ciągle ruchu. Do użytku jest tylko jedno molo.



Rys. 5. Porty Gwinei Francuskiej. — Les ports de la Guinée Française.

Ruch portowy. — Przed 1931 r. wielkość obrotów z 75 tys. ton w roku 1926 dochodzi do około 100 tys. ton. W 1931 r. ruch portowy spada do 63 tys. ton, po czym wzrastając stopniowo osiąga w 1936 r. 170 tys. ton. Jest to więc prawie podwojenie się obrotów na przestrzeni 10 lat. Wartościowo natomiast z przeszło 330 mil. fr. w 1926 r. poprzez 161 mil. fr. (1932 r.) spadają one do 122 mil. fr. w 1934 i 1935 r. Podwójnym, co do tonażu obrotom roku 1936 odpowiada cyfra wartościowa 173 mil. fr., a więc stosunkowo mała. Co do tonażu towarów importowanych to jest on zawsze większy niż tonaż towarów eksportowanych. Również wartościowo rzecz przedstawia się podobnie.

Mniejsze porty Gwinei Francuskiej jak Victoria (o obrotach około 5 tys. ton), Saboya (o obrotach wzrastających w ostatnich latach 10-lecia do 10 tys. ton), Farmoreah (o obrotach około 1.000 ton), mają podobnie jak Conakry, mniejszy ruch towarowy w latach 1930—1933. Różnią się tym, że tonaż i wartość towarów eksportowanych znacznie przewyższa towary importowane.

III. Porty wybrzeża Kości Słoniowej.

Kolonia o powierzchni 315.000 km² i ludności 3.871.566 (z tego 2.689 Europejczyków) obejmuje obszary, na których dadzą się wyróżnić dwie strefy roślinne. Południowa część kolonii to strefa bujnego lasu, północ-

Ruch okrętowy i obroty w porcie Conakry

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość
1926	3.130	906.002	44.961	208.732.137	3.142	905.080	30.807	120.757.944	6.272	1.811 082	75.768	329.490.081
1927	3.000	918.735	45.537	140.747.503	3.103	913.936	33.457	108.350.722	6.103	1.832.671	78.994	249.098.225
1928	3.104	1.049.936	48.237	144.049.156	3.092	1.048.577	51.471	95.201.982	6.196	2.098.513	99.708	239.251.138
1929	3.024	1.064.298	45.932	150.615.058	2.976	1.067.215	35.157	84.325.373	6.000	2.131.513	81.089	234.940.431
1930	3.140	1.123.906	56.872	131.625.722	3.074	1.162.815	38.693	76.101.187	6.214	2.286.721	95.565	207.726.909
1931	3.654	1.163.986	38.368	100.592.185	3.633	1.152.942	25.581	76.871.997	7.287	2.316.928	63.949	177.464.182
1932	4.194	1.039.165	36.912	98.212.000	4.162	1.035.675	30.565	62.841.000	8.356	2.074.840	67.477	161.053.000
1933	3.685	1.045.260	47.865	129.101.368	3.629	1.039.304	38.668	57.389.012	7.314	2.084.564	86.533	186.490.380
1934	3.825	1.203.625	59.573	74.967.098	3.851	1.201.413	44.429	47.070.433	7.676	2.405.038	104.002	122.037.531
1935	3.667	1.334.915	62.623	71.456.387	3.659	1.331.432	62.340	50.344.465	7.326	2.666.347	124.963	121.800.852
1936	2.795	1.290.622	83.311	92.679.000	2.850	1.291.814	76.948	80.458.000	5.645	2.582.436	170.259	173.147.000
średnio	3.383	1.103.677	51.835	122.076.965	3.379	1.104.564	42.738	78.112.919	6.762	2.390.059	95.300	200.227.248

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Victoria

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	156	6.067	2.498	18.078.181	153	6.151	3.800	34.604.399	309	12.218	6.298	52.682.580
1927	152	6.491	1.838	12.214.711	154	6.170	4.313	10.051.372	306	12.662	6.151	22.266.083
1928	158	6.905	4.587	9.257.933	161	6.895	3.753	11.703.905	319	13.800	8.340	20.961.838
1929	151	6.789	1.537	6.420.676	155	6.705	4.447	9.045.554	306	13.494	5.984	15.466.230
1930	142	3.828	1.482	6.208.491	156	3.987	3.980	6.173.867	298	7.815	5.462	12.382.358
1931	108	3.343	1.275	3.547.063	112	5.304	2.569	3.394.393	220	8.647	3.844	6.941.456
1932	111	4.376	963	6.340.300	118	5.456	2.186	4.523.125	229	9.832	3.149	10.863.425
1933	126	4.635	1.290	2.488.000	69	2.439	1.524	1.133.000	195	7.074	2.814	3.621.000
1934	179	6.168	1.108	3.272.088	181	6.254	3.666	2.675.726	360	12.422	4.774	5.947.814
1935	165	6.390	982	3.420.104	164	6.440	4.005	3.065.052	329	12.830	4.987	6.485.156
1936	145	5.628	1.196	4.115.000	154	6.281	4.300	4.294.000	299	11.909	5.496	8.409.000
średnio	145	5.511	1.705	5.942.049	134	5.644	3.504	8.240.399	288	11.155	5.209	15.093.358

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Saboya

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	6	265	75	150.000	4	184	3.834	5.443.800	10	449	3.909	5.593.800
1927	3	166	21	100.000	3	166	4.258	6.710.000	6	332	4.279	6.810.000
1928	5	3.031	—	—	5	3.031	1.454	2.010.257	10	6.063	1.454	2.010.257
1929	3	152	4	86.267	3	152	1.752	2.330.424	6	305	1.756	2.416.691
1930	6	6.094	19	134.955	6	6.094	3.878	4.045.397	12	12.188	3.896	4.180.352
1931	5	5.130	—	—	5	5.130	3.606	2.569.223	—	—	—	—
1932	—	5.130	—	—	1	1.236	391	501.802	1	1.236	391	501.802
1933	4	4.399	—	—	4	4.399	2.692	2.423.206	8	8.798	2.692	2.423.206
1934	14	15.206	—	—	14	15.206	12.588	5.516.203	28	30.412	12.588	5.516.203
1935	11	10.540	—	—	11	10.540	11.864	10.829.000	22	21.080	11.864	10.829.000
1936	13	13.620	—	—	13	13.620	12.849	10.550.616	26	27.240	12.849	10.550.616

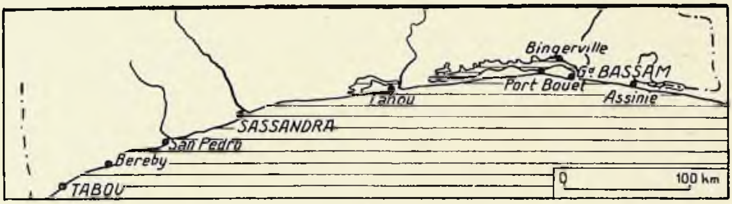
Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Farmoreah

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	63	630	193	1.860.871	55	581	267	4.304.308	118	1.211	460	6.165.179
1929	237	2.829	893	6.002.715	237	2.529	1.079	3.229.169	474	5.058	1.972	9.231.884
1930	291	3.121	1.533	3.534.512	286	3.104	1.258	4.754.442	577	6.225	2.791	8.288.954
1931	254	2.950	1.105	3.178.000	255	3.130	924	3.106.750	509	6.080	2.029	2.284.750
1932	167	2.272	411	991.347	163	2.249	1.324	1.170.250	330	4.521	1.735	2.161.527
1933	182	2.624	356	1.311.000	181	2.616	1.771	1.260.000	363	5.240	2.127	2.571.000
1934	61	1.039	128	369.490	60	1.020	698	462.898	121	2.059	826	832.388
1935	110	1.352	90	129.086	108	1.345	872	636.019	218	2.697	962	765.165
1936	115	1.909	274	398.000	115	1.909	913	834.000	230	3.818	1.187	1.232.000

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

na strefa to sawanny. Dziewiczy las zajmuje ponad 1/3 kraju i ciągnie się nad brzegiem tworząc pas od 150—300 km szerokości. Jest przez to z natury rzeczy przeszkodą w komunikacji pomiędzy wybrzeżem a krajem sawanny. Głównym obszarem o gospodarczych walorach jest rejon lasu tropikalnego, gdzie uprawia się banany, maniok, ryż, kukurydzę, bób. Tu również są bogate plony tropikalnych owoców. W kraju sawanny uprawia się proso, orzechy ziemne, bób, bawełnę, a prócz tego prowadzi się tu przede wszystkim hodowlę bydła. Jest ona najintensywniejsza w północnej części kolonii. Ku południowej stronie maleje wskutek występowania muchy tse-tse, częstych zaraz i pomorów. Duże znaczenie gospodarcze na Wybrzeżu Kości Słoniowej ma las, który dostarcza na wywóz (co do wartości towarów eksportowanych drzewo zajmuje drugie miejsce) cennych gatunków drzew jak mahoń i inne. Wartość lasu wzrasta jeszcze wskutek braku węgla i ropy. Drzewo przerabia się na węgiel drzewny i stosuje jako środek opałowy do traktorów. Miejscowe surowce pozwoliły na częściowy rozwój przemysłu. Powstały tu tartaki, olejarnie, i tłuszczarnie dla bawełny i orzechów ziemnych. W Buake powstała nawet przędzalnia bawełny.



Rys. 6. Porty wybrzeża Kości Słoniowej. — Les ports de la Côte d'Ivoire

Kolei żelaznych kolonia ta posiada 560 km. Główna linia kolejowa przecina las tropikalny w najwęższym jego miejscu (100 km) wzdłuż rzeki Bandama i łączy Abidżan z Buake i Ferhesseduge i dalej z Bobo-Dinlasso. Sieć drogowa dobrze rozbudowana ma łącznej długości 6.000 km. Tylko 1.000 km tych dróg są niedostępne dla komunikacji autobusowej w czasie pory deszczowej. Drogi łączą na ogół wszystkie obszary produkcji z wnętrzem i portami kraju.

S a s s a n d r a. — Obroty tego portu są niewielkie, w roku 1928 wyrażały się liczbą 10 tys. ton, po czym spadając osiągnęły w 1932 r. 4,3 tys. ton. Następne 4 lata wykazują stały wzrost ruchu towarowego tak, że w 1936 r. dochodzi on do 18 tys. ton. Wartościowo w 1928 r. osiągnęły obroty 18 mil. fr., w 1932 r. 8 mil. fr., w 1936 r. — 24 mil. fr. Pod względem tonażu towary wywożone przewyższają zawsze kilka-

Ruch okrętowy i obroty w porcie Sassandra

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	80	210.828	1.429	6.885.402	81	213.484	5.937	8.252.866	161	424.312	7.357	15.138.268
1927	85	216.170	1.924	9.045.627	85	216.170	4.843	8.180.736	170	432.340	6.767	17.226.363
1928	105	254.234	3.530	6.314.955	104	254.234	6.658	11.869.998	209	503.468	10.188	18.184.953
1929	99	254.202	2.863	7.833.877	99	254.202	14.140	8.250.751	198	508.404	7.003	16.084.628
1930	111	285.853	1.846	5.702.546	111	285.853	6.955	9.348.149	222	571.706	8.801	15.050.695
1931	92	264.343	1.523	3.184.744	92	264.343	3.612	5.692.265	184	528.686	5.135	8.877.009
1932	77	218.091	953	1.927.246	77	218.091	3.336	6.091.066	154	436.182	4.319	8.018.312
1933	83	238.939	1.809	2.446.500	83	238.939	3.904	5.945.690	166	477.878	5.713	8.392.190
1934	95	309.131	2.193	2.449.084	95	309.131	5.790	6.239.763	190	618.262	7.983	8.688.820
1935	172	627.070	4.477	3.874.000	171	627.040	8.380	11.933.000	343	1.254.110	12.857	15.807.000
1936	233	794.826	6.288	7.075.000	233	800.826	12.468	17.634.000	466	1.595.652	18.756	24.709.000
średnio	190	333.971	2.621	5.158.452	112	334.755	6.914	9.039.841	224	622.816	8.625	14.197.931

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

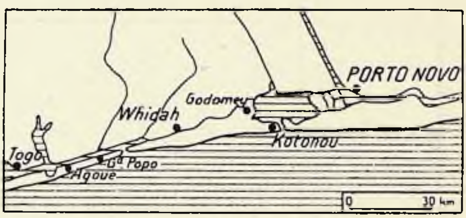
krotnie towary przywożone. Tak samo jest z wartością tych towarów; jednak przewaga ta w tym wypadku nie jest wielka.

Grand-Bassam. — Ruch towarowy w tym porcie nosi cechy wybitnego upadku. Ze 146 tys. ton obrotu w 1927 r. i 168 tys. ton w 1929 r. doszedł on stopniowo opadając do 41 tys. ton w 1934 r. Dwa następne lata wykazują mały wzrost ruchu tak, że w 1936 r. charakteryzuje się on liczbą 50 tys. ton. Pod względem wartości obroty z przeszło 400 mil. fr. w 1930 r. spadły do 1/8 tej cyfry 44 mil. fr. w 1934 r. i 51 mil. fr. w 1936 r. Eksport towarów co do tonażu przewyższa import niekiedy o 2 razy. Co do wartości jednak to w pierwszym pięcioleciu import górował nad eksportem. W drugim pięcioleciu bilans handlowy portu stał się dodatni.

Mniejsze porty Wybrzeża Kości Słoniowej jak: Tabou (o obrotach około 2—3 tys. ton), Benty (o obrotach około 800 ton), Grand-Lahou (o obrotach w pierwszym pięcioleciu około 30 tys. ton, w drugim pięcio leciu około 10 tys. ton), Port Bouet (o obrotach notowanych od 1933 r. i wykazujących wzrost z 56 tys. ton do 164 tys. ton), Assinie (o obrotach około 10 tys. ton), potwierdzają charakterem swego ruchu, jego wahaniami i zmianami, zaobserwowane już fakty.

IV. Dahomej.

Kolonia francuska o powierzchni 122.100 km² i 1.133.274 mieszkańcach (980 Europejczyków). Roślinność podobnie jak w koloniach poprzednich rozkłada się pasami. Nad brzegiem pierwotny przerzedzany coraz więcej las. Tutaj uprawia się przede wszystkim palmy oliwne, których plantacje obejmują około 230.000 ha. Prócz tego produkuje się w tej części w niedużych ilościach bawełnę i orzechy palmowe. Dalej na północ znajdują się stepy i sawanny, gdzie skupia się hodowla zwierząt. Komunikacja odbywa się przy pomocy kolei żelaznych na przestrzeni 405 km (1932 r.). Uzupełnieniem dróg kolejowych są drogi bite. Wybrzeże na całej długości ma charakter lagunowy. Z tego powodu stanowi ono poważną przeszkodę dla budowy portów. We wszystkich portach prócz Cotonou okręty zakotwiczone na morzu przeładowują towary przy stałej przeszkodzie ze strony niespokojnej fali oceanu. Jedynie port Cotonou ma molo, do którego statki dochodzą swobodnie.



Rys. 7. Wybrzeże i porty Dahomeju. — La côte et les ports du Dahomey.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Grand-Bassam

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	463	1.371.161	38.755	145.551.541	464	1.377.515	78.826	137.787.588	927	2.748.676	117.581	283.340.129
1927	449	1.306.937	54.976	163.552.077	446	1.302.193	91.640	158.906.903	895	2.609.130	146.616	322.458.980
1928	453	1.332.532	64.642	201.717.810	451	1.324.344	81.499	181.208.746	904	2.661.876	146.141	382.926.556
1929	453	1.292.992	86.883	214.262.375	435	1.286.027	81.410	187.235.099	870	2.579.019	168.293	401.497.474
1930	438	1.367.018	73.217	224.827.678	437	1.353.657	79.548	176.255.591	875	2.720.575	152.765	401.083.269
1931	432	1.412.560	50.498	110.558.130	435	1.421.059	57.778	104.124.890	867	2.833.619	108.276	214.683.020
1932	354	1.118.922	19.223	46.340.635	354	1.118.922	52.361	87.971.209	708	2.237.844	71.584	134.311.864
1933	323	893.737	9.143	26.844.500	323	893.737	45.680	36.974.100	646	1.787.474	54.823	63.818.600
1934	332	930.625	8.887	18.015.200	332	930.625	32.954	26.805.660	664	1.861.250	41.841	44.820.860
1935	310	904.318	11.005	16.443.000	309	901.041	33.470	33.925.000	619	1.805.359	44.475	50.368.000
1936	284	846.703	12.251	15.149.000	285	849.978	38.109	36.382.000	569	1.696.681	50.360	51.531.000
średnio	390	1.161.410	19.043	107.569.176	360	1.159.945	61.204	106.143.338	867	2.321.954	100.250	213.712.704

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Tabou

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	294	828.076	912	4.971.530	294	827.026	2.295	4.248.519	588	1.655.152	3.207	9.220.049
1927	295	853.539	733	4.404.939	295	853.539	1.917	4.744.459	590	1.707.078	2.650	9.149.398
1928	335	1.006.072	831	4.640.157	335	1.006.072	2.417	6.200.702	670	2.012.144	3.248	10.840.859
1929	347	1.064.111	1.107	4.077.827	347	1.064.111	3.629	5.450.728	694	2.128.222	4.736	9.528.555
1930	377	1.200.972	1.145	4.838.326	377	1.200.972	4.685	5.301.773	754	2.401.944	5.830	10.140.099
1931	294	1.026.156	868	2.977.040	294	1.026.156	4.649	3.184.135	588	2.052.312	5.517	6.161.175
1932	274	950.218	505	1.383.090	274	950.218	1.479	1.081.990	548	1.900.436	1.984	2.465.080
1933	307	1.015.860	679	1.625.028	307	1.015.860	388	411.900	614	2.031.720	1.067	2.036.928
1934	336	1.071.973	901	1.750.343	336	1.071.973	1.607	852.710	672	2.143.946	2.508	2.603.053
1935	310	879.085	992	1.700.000	310	879.085	1.919	1.385.000	620	1.758.170	2.911	3.085.000
1936	263	782.988	835	1.201.000	263	782.980	1.711	965.000	526	1.565.976	2.034	2.166.000
średnio	312	970.822	864	3.051.752	312	988.072	2.435	3.075.174	624	1.941.618	3.244	6.126.927

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Benty

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wart. fr.	ilość	tonaż	tony	wart. fr.	ilość	tonaż	tony	wart. fr.
1926	165	2.826	748	4.847.133	170	2.276	2.133	3.069.685	335	5.102	2.881	7.916.818
1927	40	793	143	1.244.325	62	1.046	598	1.458.154	102	1.839	741	2.702.479
1928	60	348	25	349.617	79	327	228	316.612	139	675	253	666.229
1929	315	1.973	363	894.391	317	1.983	1.409	1.730.689	632	3.956	1.772	2.625.080
1930	270	1.433	269	545.629	290	2.936	998	1.156.504	560	4.369	1.267	1.702.133
1931	240	1.320	242	497.900	242	2.530	645	892.100	482	2.850	887	1.390.000
1932	192	2.508	138	302.115	211	1.336	650	476.150	403	3.844	788	778.265
1933	387	3.027	266	1.524.000	391	3.120	540	987.000	778	6.147	806	2.511.000
1934	149	1.680	115	151.002	179	1.829	855	478.628	328	3.509	970	629.630
1935	394	3.596	173	402.150	394	4.948	492	1.158.101	788	8.544	665	1.560.521
1936	227	3.117	153	1.546.000	218	2.985	83	708.000	445	6.102	236	2.254.4000
średnio	221	2.056	239	1.118.569	232	2.301	775	1.130.147	459	4.267	1.024	2.247.741

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Grand-Lahou

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wart. fr.	ilość	tonaż	tony	wart. fr.	ilość	tonaż	tony	wart. fr
1926	140	387.262	1.882	8.789.863	139	383.846	30.948	41.323.972	279	771.108	32.830	50.113.835
1927	116	311.391	2.976	6.878.630	116	313.073	28.406	36.740.089	232	624.464	31.382	43.618.719
1928	135	338.583	1.887	8.308.134	135	340.969	36.322	41.309.560	270	679.552	38.209	49.617.094
1929	139	364.772	2.141	1.353.023	140	365.497	31.987	38.922.679	279	730.269	34.128	46.275.702
1930	145	395.852	1.812	5.916.745	145	395.852	35.825	37.756.112	280	791.704	37.637	43.672.857
1931	105	313.875	1.013	3.889.608	105	313.875	19.789	19.680.810	210	627.750	20.802	23.570.418
1932	69	201.288	562	1.551.248	69	201.288	6.304	8.175.010	138	402.576	6.866	9.726.258
1933	80	227.235	691	1.846.515	80	227.235	8.135	4.968.407	160	454.470	8.826	6.814.922
1934	88	251.331	783	999.456	87	250.068	10.221	5.658.118	175	501.399	11.004	6.657.604
1935	99	287.835	713	1.351.000	101	289.148	9.411	5.277.000	200	576.983	10.124	6.628.000
1936	120	357.961	1.072	1.564.000	119	354.845	14.115	10.414.000	239	712.806	15.187	11.978.000
średnio	112	317.117	1.412	3.868.020	112	313.245	21.042	22.747.796	224	624.734	22.454	27.152.128

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Port-Bouet

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1929	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1930	28	92.819	31.772	—	28	92.819	5	—	56	185.638	31.777	—
1931	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1932	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1933	316	1.063.353	21.443	41.163.000	315	1.061.005	26.381	46.376.900	631	2.124.358	56.257	111.943.800
1934	438	1.436.554	35.285	63.287.990	438	1.435.851	50.659	11.268.120	876	2.872.505	85.944	134.556.110
1935	529	1.729.687	47.016	88.866.000	529	1.729.696	72.352	83.418.000	1.058	3.451.383	119.368	172.284.000
1936	529	1.694.460	65.916	130.449.000	529	1.694.017	98.767	121.135.000	1.058	3.388.477	164.683	251.984.000

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Assinie

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	109	291.688	4.379	17.721.051	109	291.668	13.678	18.402.951	218	583.336	18.057	36.124.002
1927	110	292.277	2.806	12.279.339	110	292.277	21.138	29.605.192	220	584.554	23.944	41.884.531
1928	115	288.065	3.648	14.329.299	114	287.036	16.243	24.543.279	229	575.101	19.891	38.872.578
1929	121	311.094	3.315	9.391.110	122	312.123	12.829	21.925.350	243	623.217	16.144	31.316.460
1930	110	291.455	3.272	8.393.588	110	291.455	15.918	23.912.473	220	582.910	19.190	32.306.061
1931	80	226.976	1.688	4.437.228	79	223.688	7.353	12.025.305	159	450.664	9.041	16.462.533
1932	68	190.875	987	2.013.126	69	194.163	6.355	10.421.710	137	385.038	7.342	12.434.836
1933	81	228.391	1.622	2.733.584	81	228.391	8.514	9.379.270	162	456.782	10.136	12.112.854
1934	81	230.156	1.922	2.344.425	81	230.156	9.382	8.359.600	162	460.312	11.304	10.704.025
1935	77	221.352	1.662	2.124.000	76	218.369	7.373	7.149.000	153	439.701	9.035	9.273.000
1936	80	224.087	1.140	1.644.000	81	227.050	8.666	7.274.000	161	451.137	9.806	8.918.000
średnio	94	254.301	2.403	7.037.341	94	253.929	11.577	17.545.274	187	508.432	13.990	22.764.443

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Cotonou. — Obroty tego portu wahające się w granicach około 100 tys. t w pierwszym pięcioleciu zaczynają spadać w 1931 r. osiągając swoje minimum w 1933 r. (61 tys. t). Następne lata wykazują znowu wzrost ruchu. W 1936 r. przeładunek towarów osiąga cyfrę 130 tys. t. Wartość towarów z około 300 mil. fr. w 1926 r. (104 tys. t) spada stopniowo do 62 mil. fr. w 1933 r. W 1936 r. 130 tys. t towaru przedstawia wartość 151 mil. fr. Jeśli chodzi o stosunek wagowy towarów przywożonych i wywożonych to określić go można jako 4/5, 1/4, 1/2, rzadko 1/3. Tak ilość towarów przywożonych jak i wywożonych wykazuje powolny wzrost po chwilowym załamaniu w latach od 1931 — 1933 r. Co do wartości towarów importowanych i eksportowanych, to rzecz ma się odwrotnie niż w ich tonażu. Import wykazuje większą wartość od eksportu. Stosunkowo tę różnicę można ująć tak jak poprzednio.

Porto-Novo. — Port powstały w 1926 r. przeładował w tym roku 100 t. W roku 1930 obrót sięga już 10 tys. t, po czym spadając dochodzi do 2,6 tys. t w 1933 r. W latach następnych ruch się wzmaga i wynosi w 1935 r. znów 10 tys. t. Wartość jednak tych podwojonych obrotów (8 mil. fr., 5 mil. fr.), przedstawia jednak tylko połowę wartości z lat pierwszego pięciolecia (18 mil. fr., 10 mil. fr.). Jeśli chodzi o wartość i tonaż towarów eksportowanych to jest on zawsze większy od wartości i tonażu towarów importowanych. Jednak, o ile w tonażu stosunek ten wyraża się jak 1/4, 1/10, 1/2 i 1/3, to w wartości najwyżej 1/3 lub 1/2, a przeważnie 3/4 lub 4/3, 2/1.

Grand-Popo. Krzywa ruchu towarowego tego portu ma tendencje stałego wzrostu. Od 8,2 tys. t w 1926 r. poprzez mały spadek w 1928 r. (6,8 tys. t) i w 1930 r. (7,3 tys. t) dochodzi do 21 tys. t w 1936 r. Import natomiast trzyma się średniej liczby około 1,5 tys. t i jest, jak z tego wynika, zawsze kilka a nawet kilkanaście razy mniejszy niż eksport. Co do wartości obrotów, to zauważyć należy, że pomimo dwukrotnie zwiększonego tonażu obrotów w 1936 r. wartość ich przedstawia się cyfrą 16,4 mil. fr. wobec 22 mil. fr. z 1926 r., 25 mil. fr. z 1930 r. i 5 mil. fr. z 1933 r.

V. Rodzaj wywożonych i przywożonych towarów.

Co do wywożonych i przywożonych towarów to zorientować się można w tym względzie z załączonej poniżej tabeli (str. 141). Mamy tu przedstawioną wartość importu i eksportu poszczególnych towarów w roku 1936 dla całej Francuskiej Afryki Zachodniej.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Cotonou

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wart. fr.	ilość	tonaż	tony	wart. fr.	ilość	tonaż	tony	wart. fr.
1926	379	1.026.912	43.218	176.158.758	382	1.033.125	61.322	160.366.520	761	2.060.037	104.550	336.525.278
1927	392	1.060.738	47.724	146.777.099	392	1.060.738	56.769	116.046.353	784	2.121.476	104.511	262.823.452
1928	427	1.237.160	40.391	126.419.510	427	1.237.160	34.318	71.923.179	854	2.474.320	74.709	198.324.689
1929	460	1.376.257	43.409	129.455.598	460	1.276.257	43.106	90.698.537	920	2.532.514	86.515	220.154.135
1930	406	1.420.396	62.240	137.579.380	413	1.430.114	45.715	71.813.688	819	2.850.510	107.955	209.393.068
1931	421	1.291.495	45.743	93.830.000	421	1.291.176	50.107	48.159.000	842	2.582.671	95.850	141.989.000
1932	326	1.028.344	23.695	52.695.000	329	1.036.662	48.087	31.453.000	655	2.065.006	71.782	84.148.000
1933	350	1.101.533	21.443	41.163.000	350	1.101.533	39.979	21.110.000	700	2.203.066	61.422	62.273.000
1934	330	1.096.068	21.370	41.118.000	329	1.094.882	62.020	26.153.000	659	2.190.950	83.390	67.271.000
1935	356	1.228.252	28.339	51.752.000	357	1.229.438	64.448	40.100.000	713	2.457.690	92.787	91.852.000
1936	394	1.316.551	46.203	86.464.000	393	1.316.000	84.639	65.238.000	787	2.632.557	130.834	151.702.000
średnio	385	1.198.518	40.341	98.501.123	368	1.191.553	53.682	49.332.843	772	2.380.981	10.391	166.045.056

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Porto-Novo

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	3	472	—	—	3	472	100	207.375	6	944	100	207.375
1927	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	170	5.614	308	1.980.899	168	5.589	3.947	8.265.585	338	11.203	4.255	10.246.484
1929	225	12.209	564	7.849.398	221	12.164	4.919	11.557.821	446	24.373	5.483	19.407.219
1930	81	3.157	1.802	5.833.439	81	3.157	8.124	13.085.914	162	6.314	9.926	18.919.352
1931	144	5.953	264	3.464.000	146	6.033	5.707	6.513.719	290	11.986	5.971	9.977.728
1932	116	7.664	1.376	6.083.000	115	7.614	3.271	2.131.000	231	15.278	4.647	8.214.000
1933	112	5.948	803	1.831.000	112	5.963	1.874	950.000	224	11.911	2.677	2.782.000
1934	150	3.599	1.636	3.058.000	151	3.688	1.755	515.000	301	7.287	3.391	3.573.000
1935	173	6.196	1.225	3.403.000	174	6.204	9.124	4.794.000	347	12.400	10.349	8.197.000
1936	155	5.868	2.643	1.979.000	156	5.868	6.789	4.014.000	311	11.736	9.432	5.993.000

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Ruch okrętowy i obroty w porcie Grand-Popo

Rok	Weszło				Wyszło				Weszło i wyszło			
	statki		tow. imp.		statki		tow. eksp.		statki		tow. imp. i eksp.	
	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.	ilość	tonaż	tony	wartość fr.
1926	96	234.859	1.547	4.629.162	96	234.859	6.676	17.742.549	192	469.718	8.233	22.371.711
1927	93	224.101	1.649	3.534.822	93	224.101	6.669	12.566.786	186	448.202	8.318	16.101.608
1928	92	223.346	1.870	4.002.078	92	223.346	5.006	9.961 689	184	464.692	6.876	13.963.767
1929	104	248.803	2.366	3.749.566	104	248.303	6.483	12.440.091	208	497.606	8.849	16.189.657
1930	31	72.905	992	6.152.070	31	72.905	6.333	18.862.976	62	145.810	7.325	25.015.046
1931	101	258.987	1.643	2.432.015	101	258.987	9.920	8.027.596	202	517.974	11.563	10.459.611
1932	79	212.685	1.374	1.985.000	79	212.685	9.841	7.840.000	158	425.370	11.215	9.825.000
1933	63	166.732	1.038	685.000	63	166.732	8.431	4.345.000	126	333.464	9.469	5.030.000
1934	59	161.265	1.106	536.000	59	161.265	15.331	5.516.000	118	322.530	16.437	6.052.000
1935	46	139.633	1.135	341.000	45	136.371	15.167	8.143.000	91	276.004	16.302	8.484.000
1936	51	152.155	1.514	475.000	52	155.606	20.104	15.954.000	103	307.762	21.618	16.429.000
średnio	74	185.952	1.476	2.556.519	74	190.469	9.996	11.045.426	147	381.012	11.473	13.633.763

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.

Import i eksport Francuskiej Afryki Zachodniej w 1936 r. w mil. fr.

import		eksport	
tkaniny bawełniane	232,7	orzechy ziemne	355,7
materiały metalowe	75,2	orzechy ziemne łuskane	135,3
ropa, nafta	72,5	kakao	71,9
ryż	55,1	orzechy palmowe	62,2
węgiel	35,4	złoto	47,5
samochody	32,9	banany	41,3
wino	26,2	kawa	33,5
cukier	25,0	oliwa palmowa	29,4
tkaniny (gorszy gatunek)	23,4	bydło	12,2
maszyny	21,4	bawełna	10,7
płótna żaglowe, worki	20,4	drzewo hebanowe	10,6
materiały budowlane	16,4	guma arabska	7,9
żelazo	15,2	masło i olej	6,8
mąka	14,2	olej z orzechów ziemnych	5,8
wyroby gumowe	10,9	sisal	5,0
konserwy	9,1	owce	4,9
konfekcja	9,0	migdały	4,2
		drzewo zwykłe	4,2
		esencja pomarańczowa	3,4
suma + inne	967,8	suma + inne	978,0

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française 1936.

Widzimy z powyższego zestawienia, że największą pozycję wywozową stanowią orzechy ziemne (355,7 mil. fr.), potem orzechy łuskane (135,3 mil. fr.), kakao (71,9 mil. fr.), orzechy palmowe (62 mil. fr.) itd. W imporcie przeważają tkaniny bawełniane (232,7 mil. fr.), materiały metalowe (75,2 mil. fr.), nafta (72,5 mil. fr.), ryż (55 mil. fr.) itd. Jest rzeczą zrozumiałą, że towary importowane do kolonii są w zasadzie tego samego gatunku (tkaniny, metalowe wyroby, nafta, ryż). Eksport natomiast, co do rodzaju towarów, jest odbiciem produkcji surowcowej kraju. Poniższa tabela dla Senegalu, Gwinei Francuskiej, Wybrzeża Kości Słoniowej i Dahomeju fakt ten dostatecznie oświetlają.

Import i eksport Senegalu i Sudanu w 1936 r. w mil. fr.

import		eksport	
tkaniny bawełniane	124,0	orzechy ziemne	351,6
wyroby metalowe	36,2	orzechy ziemne łuskane	73,3
nafta, ropa	59,8	złoto	5,8
ryż	49,9	bawełna	1,5
węgiel	32,3	guma arabska	7,4
samochody	13,2	masło i olej palmowy	2,2
wino	16,0	olej z orzechów ziemnych	5,8
cukier	19,8	owce	3,2
materiały gorsze (dla murzynów)	22,3	kapok	2,3
maszyny	12,8	makuchy	2,9
płótna żaglowe, worki	10,2	skóry bydlęce	1,0
materiały budowlane	8,4	suma + inne	553
żelazo	7,3		
mąka	9,5		
konfekcja	7,0		
suma + inne	600,8		

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française 1936.

Import i eksport Gwinei Francuskiej w 1936 r. w mil. fr.

import		eksport	
tkaniny	27,4	orzechy ziemne	3,9
wyroby metalowe	7,4	orzechy palmowe	7,8
nafta, ropa	2,5	złoto	40,3
ryż	1,9	banany	36,0
węgiel	2,1	esencja pomarańczowa	3,4
samochody	4,7	skóry bydlęce	1,2
wino	2,6	cive	1,3
maszyny	2,1	kauczuk	0,9
płótna żaglowe, worki	1,1		
mat. budowlane	1,9		
żelazo	2,0		
mąka	1,8		
wyroby gumowe	1,2		
suma + inne	88,6	suma + inne	100,1

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française 1936.

Import i eksport Wybrzeża Kości Słoniowej w 1936 r. w mil. fr.

import		eksport	
tkaniny	28,6	orzechy ziemne	22,6
wyroby metalowe	21,0	kakao	71,9
nafta, ropa	6,3	orzechy palmowe	5,5
ryż	1,5	banany	5,2
samochody	10,3	kawa	32,4
wino	5,9	olej palmowy	2,9
cukier	1,4	bydło	5,0
maszyny	4,5	bawełna	7,0
płótna żaglowe, worki	6,0	drzewo hebanowe	10,6
materiały budowlane	4,3	masło i olej palmowy	3,9
żelazo	3,6	drzewo zwykłe	4,2
mąka	1,9		
wyroby gumowe	3,8		
części samochodowe	3,2		
piwo, wody mineralne	3,1		
suma + inne	155,5	suma + inne	182,4

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française 1936.

Import i eksport Dahomeju w 1936 r. w mil. fr.

import		eksport	
tkaniny	32,0	orzechy ziemne	5,2
wyroby metalowe	10,4	orzechy palmowe	47,8
nafta, ropa	2,4	olej palmowy	26,3
ryż	1,5	bawełna	2,1
samochody	4,6	kukurydza	1,1
wino	1,2	orzechy karite	2,5
cukier	1,4	kukurydza	1,1
maszyny	1,7		
płótna żaglowe, worki	3,0		
żelazo	2,0		
tytoń w liściach	3,2		
suma + inne	92,5	suma + inne	92,4

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française 1936.

Udział państw w handlu z Francuską Afryką Zachodnią w 1936 r. w mil. fr.

import		eksport	
Francja	677,5	Francja	546,8
Norwegia	88,3	Anglia	95,8
Anglia	183,6	Norwegia	161,5
Holandia	40,8	Italia	72,8
Szwecja	7,1	Szwecja	65,9
Dania	18,2	Dania	59,9
Italia	30,7	Holandia	21,8
Stany Zjedn. A. P.	36,8	Grecja	5,8
Grecja	3,5	Niemcy	28,5
Japonia	15,4	Jugosławia	3,0
Niemcy	9,2	Stany Zjednoczone	11,4
Finlandia	1,2	Polska	1,5
		Hiszpania	4,7
		Estonia	2,5
		Finlandia	1,3

Źródło: Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française 1936.

VI. Wnioski.

Przeprowadzona analiza ruchu towarowego w portach Francuskiej Afryki Zachodniej pozwala nam skonstatować, że:

1. Obroty w portach na przestrzeni lat 11 (1926—1936), wykazując na ogół tendencję wzrostu do roku 1930, spadły następnie gwałtownie do połowy, a nawet mniej w stosunku do całości obrotów poprzednich osiągając minimum w 1931 r. lub 1932 r., rzadko w 1933 r. Lata następne charakteryzuje powolny, często nawet szybki zwrot do stosunków pierwotnych.
2. Pod względem wartości obroty osiągnęły maksymalne cyfry w pierwszym pięcioleciu przewyższając często kilka razy cyfry pięciolecia następnego mimo, że tonaż towarów przeładowanych w portach w ostatnich latach 11-lecia przewyższał nieraz tonaż z lat przed 1931 r. i że siła nabywcza pieniądza (franka franc.) zmalała.
3. Powszechność spadku w tym samym mniej więcej roku ruchu towarowego w portach Francuskiej Afryki Zachodniej każe przypuszczać,

że jest on odbiciem ogólnego kryzysu światowego. Obniżenie się zaś wartości obrotów jest odzwierciedleniem zmniejszenia się, wywołanego w związku z tym kryzysem, cen na towary.

4. Tonaż towarów eksportowanych przez porty przewyższa przede wszystkim w małych portach z reguły tonaż towarów importowanych i to kilkakrotnie. Niektóre jednak porty jak: Saint-Louis, Dakar, Conakry wykazują pod tym względem stosunki odwrotne. Przyczyny tego zjawiska należy szukać w koncentrowaniu się głównego importu w portach większych, o lepszych urządzeniach przeładunkowych i lepszych połączeniach drogowych z wnętrzem kraju, jak również w zapotrzebowaniu ich na różnego rodzaju artykuły związane z dokonującymi się ciągle pracami inwestycyjnymi w samych portach.
5. Bilans handlowy portów jest przeważnie dodatni lub równoważny. Dzieje się to jednak kosztem kilkakrotnie wyższego tonażu towarów eksportowanych w stosunku do importowanych. Te ostatnie wykazują zatem większą wartość. Jest to zrozumiałe, jeśli zważymy, że przywozi się do kolonij fabrykaty, a wywozi surowce.
6. Towary importowane do kolonij są na ogół tego samego rodzaju (tkaniny bawełniane, nafta, ryż), wywóz natomiast obejmuje surowce, w jakie dany kraj jest zasobny.
7. Państwem głównie zainteresowanym w handlu z Francuską Afryką Zachodnią jest Francja (około 70% obrotów handlowych), dalej W. Brytania, Belgia, Stany Zjednoczone, Niemcy.

VII. Zakończenie.

Przedstawiony tutaj ruch okrętowy na tle krótkiej charakterystyki naturalnych bogactw i gospodarczego stanu kolonii, wymaga jeszcze ściślejszego związania z podłożem i przedstawiania jako rezultatu geograficznych warunków kraju. Senegal ze swoimi głównymi produktami: orzechami ziemnymi i gumą arabską, dał podstawę do rozwoju kilku portów. Co więcej, dogodne warunki fizyczne do budowy portu w zatoce Zielonego Przylądka jak i wartość strategiczna i komunikacyjna tego punktu, spowodowały skrzyżowanie się w tym miejscu obok interesów czysto eksploatacyjnych również komunikacyjnych i polityczno-militarnych. W rezultacie tego kolonia otrzymała wspaniały, nowoczesny port Dakar o wielkich, wskutek swego przeznaczenia przeładunkach. Ingerencja zatem człowieka w tym wypadku odegrała rolę o wiele większą niż przyroda. Widocznym znakiem tej przewagi mógłby być ujemny bilans handlowy tego portu, świadczący o ciągłym, jak już wspomniano,

inwestowaniu w ten port i kraj. Podobnie ujemny bilans handlowy mają dwa pobliskie porty Saint-Louis i Rufisque.

Gwinea Francuska, niebogaty obszar eksploatacyjny palm olejnych, bananów, manioku, orzechów ziemnych, stworzył główny punkt zamorskiej wymiany towarów — Conakry prócz pomniejszych jak: Victoria, Farmoreah, Benty. Porty te stanowią wierne odbicie naturalnych podstaw rozwoju, jakie daje ten kraj. Wpływ czynnika ludzkiego nie występuje w takim natężeniu jak w Senegalu. Jest on tutaj wywołany interesami tylko gospodarczo-eksploatacyjnymi. To też i porty, jako odzwierciedlenie ograniczonych możliwości gospodarczych kraju i przystosowanego do nich czynnika ludzkiego, nie wykazują wielkiego ożywienia. (Największy port Conakry ma obroty przekraczające po roku 1934 100 tys. t).

Na Wybrzeżu Kości Słoniowej, kolonii na ogół bogatej, zasobnej w kakao, drzewo hebanowe, maniok, palmy oleiste rozwinęło się kilkanaście portów. Można o nich powiedzieć to samo, co o portach Gwinei Francuskiej, że są rezultatem tak sił naturalnych jak i przystosowanego do nich działania człowieka. Wypadkowe tych sił stworzyły najlepszy port Grand-Bassam połączony z wnętrzem kraju przy pomocy linii kolejowej.

Podobnie ma się sprawa z Dahomejem z głównym portem Cotonou.

Widzimy zatem z przeprowadzonego tutaj badania, że porty Francuskiej Afryki Zachodniej są przeważnie emanacją stosunków gospodarczych kraju, że są wynikiem wzajemnego oddziaływania na siebie przyrody i gospodarującego białego człowieka, a więc że powstały i rozwinęły się w ogóle za jego przyczyną. Podkreślić przy tym jednak należy, że ten działający człowiek jest tutaj jeszcze ciągle w defenzywie w stosunku do przyrody, że prowadzi gospodarkę eksploatacyjną potrzebnych mu surowców, że w ogóle obok interesów eksploatacyjnych innych prawie że tu nie posiada. Stąd to porty tych terenów, ich obroty i rozwój są przeważnie odbiciem potrzeb surowcowych. Tam jednak, gdzie obok gospodarczych wystąpiły również względy komunikacyjne, polityczne i militarne, gdzie człowiek przeszedł do ofenzywy, port jak Dakar, mimo braku bogatego zaplecza, wykazuje nadzwyczaj wielkie obroty dochodzące do 2 mil. ton.

Na koniec wypada jeszcze zastanowić się nad istotną wartością znajomości nasilenia ruchu portowego w kolonii. W tym celu musimy sobie uprzytomnić, że kolonie będąc zasobne w surowce, ale pozbawione wszelkich fabrykatów, dokonują wymiany towarów z krajami uprzemysłowionymi Europy czy Ameryki. Z konieczności tedy cały niemal handel zagraniczny kolonii odbywa się przez porty. Jest zatem rzeczą

oczywistą, że cyfra przedstawiająca średni (za pewien czas) obrót portowy może być w dużym stopniu miernikiem geograficzno-gospodarczego stanu kolonii. Jednocześnie zaś jest wyrazem zmian, jakie nastąpiły w pierwotnym antropogeograficznym charakterze wybrzeża.

LITERATURA I ŹRÓDŁA

1. Statistiques Commerciales de l'Afrique Occidentale Française en 1926—1936.
2. D u b o i s M.: Géographie Economique, Paris 1934.
3. E p s t e i n M.: The Statesman's Year-Book 1938, London 1938.
4. K l u t e F.: Handbuch der geographischen Wissenschaft — Afrika.
5. H ü b n e r: Geographisch-Statistische Tabellen aller Länder der Erde, 72. Ausgabe 1936, Wien.

RÉSUMÉ

La majorité des établissements des côtes dans les pays coloniaux dont le paysage anthropogéographique a subi des changements profonds depuis l'invasion des blancs — est constituée par les ports. L'évolution de ces centres d'activité humaine et l'étude de ce problème nous permet de fixer les traits essentiels de la transformation d'état des choses dans les colonies, même dans la période la plus récente. Quant aux ports de l'A. O. F. l'étude du mouvement économique de plus de dix ans (1926 — 1936) fait constater une période d'accroissement (jusqu'à l'an 1930) puis une chute subite du trafic (moins de la moitié du précédent avec minima en 1931 et 1939), mais en général un accroissement nouveau lent et de caractère assez stable. La valeur du trafic des premières cinq années se présente pourtant plusieurs fois plus grande de celle des cinq années suivantes malgré le tonnage agrandi de cette période et dépassant les quantités d'avant 1931.

Ce phénomène est dû, dans son aspect de généralité, à la crise mondiale dans le trafic international et des pays particuliers tandis que la valeur réduite reflechit un de ses résultats en forme d'abaissement des prix pour les divers groupes des produits.

En regardant de près le mouvement dans les ports de l'A. O. F. on peut constater que les exportations y dépassent (surtout dans les ports plus petits) presque toujours les importations, même de plusieurs fois. Quelques-uns cependant de ces ports p. ex. Saint-Louis, Dakar et Conakry présentent une image bien contraire. L'explication du phénomène est à trouver dans la centralisation des importations plus grandes dans les ports mieux aménagés, munis d'un outillage plus parfait et constituant les bouches du réseau des routes du pays. En outre, les grands ports eux-mêmes constituent les buts d'une part énorme des importations en ce qui concerne les divers articles et produits nécessaires à leur élargissement, aménagement et travaux d'investissements, et — à ne pas négliger — les denrées alimentaires et produits de consommation de ces centres humains.

La balance commerciale de la plupart des ports présente un solde actif, au moins ont-ils à noter le manque de déficit. Cet état des choses est à relever dûment au tonnage d'exportations plusieurs fois plus grand que celui d'impor-

tations. Les dernières donc sont d'une valeur de beaucoup plus grande, ce qui est bien évident et s'explique par le fait que les importations aux colonies sont constituées par les produits finis et les exportations de celles-ci ne comprennent que presque exclusivement les matières premières. A ce point on peut constater une diversité assez grande des matières premières exportées suivant les sources naturelles du pays, tandis que les importations constituent plusieurs genres de produits principaux p. ex. les tissus de coton, le riz, le pétrole etc.

Les relations commerciales les plus actives (70% de toutes les importations et exportations de l'A. O. F.) sont celles avec la métropole, puis avec les autres pays: Grande Bretagne, la Belgique, l'U. S. A., l'Allemagne.

Le mouvement dans les ports étudié à la base d'une courte caractéristique économique de la colonie nous permet de constater, que les ports de l'A. O. F. sont — dans la plupart des cas — des émanations de la structure économique du pays et constituent les résultats des influences réciproques de la nature et de l'activité économique de l'homme. Il ne faut pas cependant oublier que l'importance et le développement des ports particuliers dépandent aussi de l'intensité des intérêts économiques, politiques et militaires dans la zone étudiée.

Aussi la connaissance des données sur le trafic des ports n'est-elle pas privée d'importance pratique car c'est par ces ports que se fait tout le trafic extérieur de la colonie. Ainsi une statistique concernant le mouvement dans le port p. ex. la moyenne du trafic du port par an nous fournit en quelque mesure des données sur la situation géographique et économique de la colonie, de même fait-elle l'image et le résultat des transformations subies par la colonie du point de vue du paysage anthropogéographique des côtes.

WIADOMOŚCI I NOTATKI NAUKOWE

NOUVELLES ET NOTICES SCIENTIFIQUES

KILKA SŁÓW O PORCIE W BOMBAJU

QUELQUES REMARQUES SUR LE PORT DE BOMBAY

Stanisław Pawłowski
(Poznań)

(z 15 ilustracjami — avec 15 figures)

Bombaj jest jednym z najważniejszych portów Indyj Przedgangesowych. W klasyfikacji portów przednioindyjskich zajmuje drugie miejsce, gdy chodzi o wartość towarów. W latach 1932/33 do 1936/37 wartość prywatnych towarów importowanych i eksportowanych z głównych portów Indyj Przedgangesowych wynosiła:

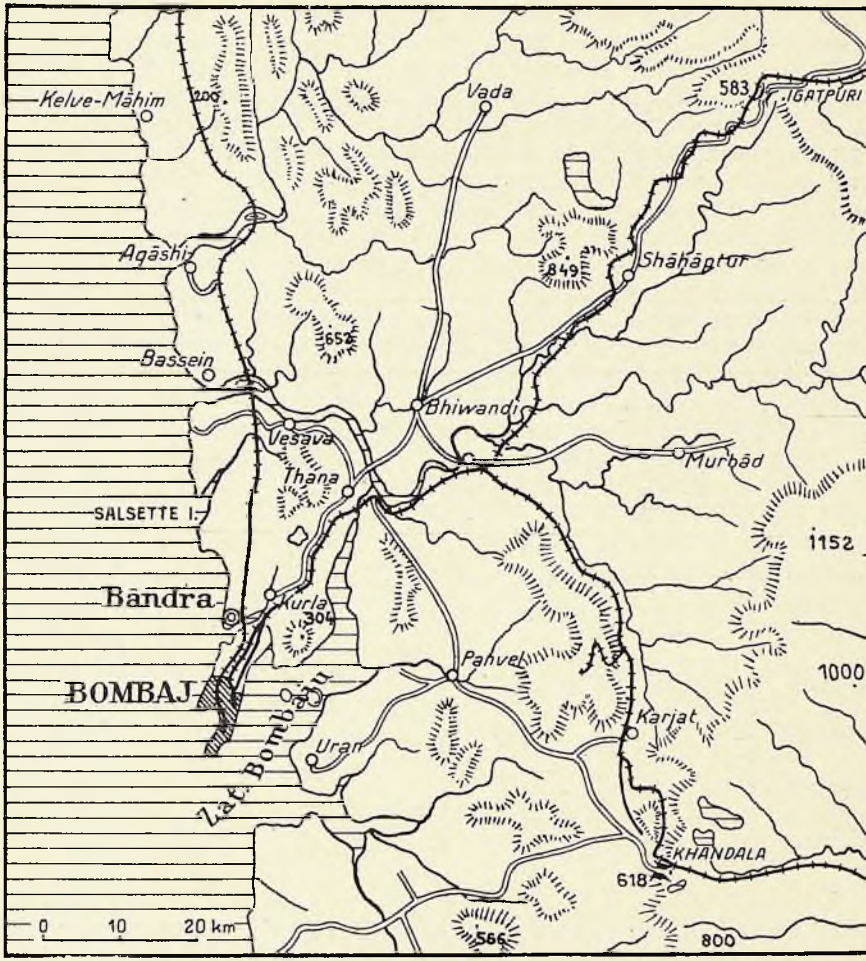
W milionach rupij indyjskich:

Rok	Kalkuta	Bombaj	Karaczi	Rangun	Madras
1932/33	795	879	277	299	206
1933/34	735	902	265	233	208
1934/35	842	923	311	244	207
1935/36	—	—	—	—	—
1936/37	934	1439	392	290	242

W walce z Kalkutą Bombaj coraz więcej się cofa. Kalkuta pomnożyła wartość swego importu i eksportu w porównaniu z rokiem 1932/33 blisko o 70%, a Bombaj tylko o 16%. Mimo to Bombaj zachowuje niezmiennie drugie miejsce w handlu Indyj. Jest przy tym najważniejszym portem na wybrzeżu zachodnim i prześciga w tym względzie port w Karaczi. Jest najbliższym portem Europy i Azji Przedniej. Dołącza się do tego fakt, iż jest to drugie co do ilości mieszkańców po Kalkucie miasto Indyj (w r. 1931 Kalkuta 1.485.582 mieszkańców, Bombaj 1.161.383).

Ale jeszcze ważniejszą jest ta okoliczność, że w Bombaju i w jego dzielnicy fabrycznej Sewri skupia się 80 fabryk wyrobów bawełnianych Indyj z 3,5 mi-

liona wrzecion. Jest to połowa przemysłu tkackiego indyjskiego. Bawełna napływa do tego ważnego centrum przemysłu włókienniczego z wyżyny Dekanu. Dwie stosunkowo dogodne przełęcze, zarazem dwie bramy (ryc. 1), przecinając wyniosłą krawędź Ghats Zachodnich, łączą Bombaj z tą wyżyną. Jest to Thal Ghat (583 m) (na północy) i Bhar Ghat (618 m) (na południu), którędy



Rys. 1. Położenie Bombaju na wybrzeżu zachodnim półwyspu przednioindyjskiego.

prowadzą koleje z Bombaju do terenów produkujących bawełnę. Równolegle z kolejami biegną już dziś szlaki samochodowe. Ale bardzo ważną jest kolej i droga samochodowa z Bombaju wzdłuż wybrzeża do północno-zachodnich Indyj i do stolicy cesarstwa indyjskiego, Delhi.

W ten sposób Bombaj opanowuje i skupia większą część handlu i przemysłu Indyj zachodnich i północno-zachodnich. Bombaj dyktuje ceny na

bawełnę surową i na przetwory bawełniane, oraz na towar importowany z innych krajów. Bombaj tętni życiem jako główne ognisko życia gospodarczego Indyj, jako ważna giełda towarowa i pieniężna.

To zapewnia temu miastu wyjątkowe stanowisko oraz wywołuje wielki ruch handlowy prawie z całym światem. Wyrazem tych stosunków jest fakt, iż w Bombaju znajdują się przedstawicielstwa blisko 30 państw, między innymi i Polski. To nam wreszcie tłumaczy wielkie obroty towarowe w porcie Bombaju i w następstwie tego znaczenie tego portu. Bombaj utrzymuje stosunki z wszystkimi portami Indyj Przedgangesowych. Główne jednak jego połączenia skierowują się na Europę, Zatokę Perską, wreszcie na Afrykę Wschodnią i Południową. Bombaj bowiem, jest naturalnym centrem zbierającym wszystkie nici interesów u siebie, zarówno zachodnich wybrzeży Indyj jak i wybrzeży Wschodnich, a potem Cejlonu i Birmy, wreszcie — co najważniejsze — Europy, potem Zatoki Perskiej i Afryki.

To wszystko razem wzięte tłumaczy nam ruch w porcie bombajskim, który w miesiącach od 1. IV. do 31. XII. wynosił[1]):

	1936	1937
A. przy wejściu:		
Ilość statków		
a) żegluga zamorska	642	629
b) żegluga przybrzeżna	1 765	1 557
	2 407	2 186
Pojemność statków trn:		
a) żegluga zamorska	2,863,299	2,914,984
b) żegluga przybrzeżna	1,614,480	1,554,635
	4,507,779	4,469,619
B. przy wyjściu:		
Ilość statków		
a) żegluga zamorska	538	534
b) żegluga przybrzeżna	1 857	1 628
	2 395	2 162
Pojemność statków trn:		
a) żegluga zamorska	2,504,140	2,589,833
b) żegluga przybrzeżna	1,991,067	1,882,073
	4,495,207	4,471,906

[1]) Dane zaczerpnięte z ,,The Port of Bombay. The Magazine of The Bombay Port Trust". Miesięcznik, wydawany przez Zarząd Portu w Bombaju.

Niektóre wiadomości znajdzie czytelnik w pracach: Macmillan, Allister: Seaports of India and Ceylon. Londyn 1928, str. 1—498; Rostville A., Notes sur quelques ports d'Asie. Ann. des Ports et Chaussées. cl. 3, str. 7—71. Paryż 1931. Raport misji francuskiej, obejmujący wiadomości o ważniejszych portach Indyj Brytyjskich i Holenderskich.

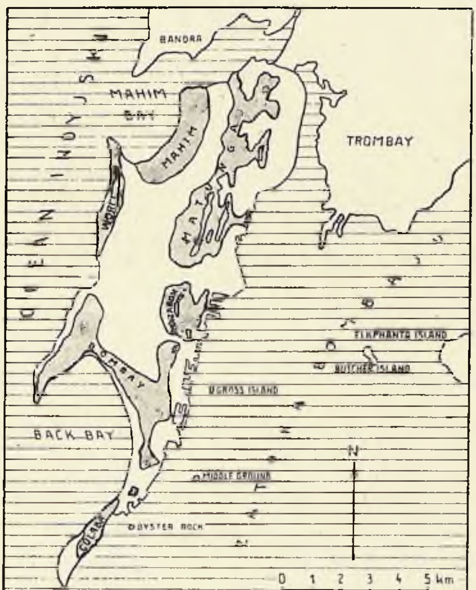
Rocznie odwiedza port w Bombaju około 3000 statków, o pojemności 6 mil. trn. W tym czasie (1937) do Gdyni weszło 5 766 statków o pojemności 5,6 mil. trn. Czyli Gdynia jest obecnie portem dorównującym Bombajowi. Podczas gdy w Gdyni ilościową i tonażową przewagę mają statki obce, to w Bombaju ilościową przewagę zachowują statki żeglugi przybrzeżnej, ale przewagę towarową mają statki oceaniczne. W tym się wyraża znaczenie światowe tego portu.

Z towarów przywożonych do portu bombajskiego najważniejszymi są — gdy chodzi o wagę towarów — ropa naftowa, nafta czyszczona i benzyna, razem do 150 mil. galonów rocznie, potem wino i napoje spirytusowe (około 1,5 mil. galonów rocznie), bawełna (około 800.000 bali rocznie), ryż (przeszło 300.000 ton rocznie), różne drobne towary, wyroby papierowe, herbata, nici i przędza itp.

W wywozie pierwsze miejsce zajmują znowu oleje mineralne (około 20 mil. galonów rocznie), bawełna surowa (1,5—2,0 mil. bali rocznie), drobnica, makuchy, rudy manganowe, nieco ryżu i orzechów ziemnych itp.

Gdy chodzi o charakter portu, to jest to port zdecydowanie przywozowy (w przeciwieństwie do Gdyni — portu przeważnie wywozowego). Indie ściągają jeszcze ciągle towary, a nie rozprowadzają ich w większej ilości po świecie.

Po tej krótkiej charakterystyce obrotów portu poświęcę kilka uwag samemu portowi.



Rys. 2. Siedem wysp (miejsca zacieniowane), z których powstała wyspa a następnie półwysep Bombaju.

Port leży w zatoce bombajskiej. Zatoka powstała w ten sposób, że wybrzeże półwyspu Przednioindyjskiego zapadło się w tym miejscu. Poszły w morze suche części lądu i zamieniły się na wyspy; w ujścia rzek wtargnęły wody i zamieniły je na zatoki. Ale równocześnie rozpoczął się proces bardzo obfitego zasypywanie owych zatok przez rzeki wypływające z niedalekich gór Ghats Zachodnich. Materiału osadowego tyle przybywało, że wypełniły się przerwy między wyspami. Powstały więc równiny, miejscami podmokłe i bagniste, miejscami suchsze. Proces zasypywania jeszcze dziś trwa; lądu raczej przybywa. Jest to ważny problem dla rozwoju Bombaju, ponieważ miasto to dusi się z braku miejsca. Bombaj leży dziś na półwyspie (dawniej była to wyspa) wysuniętym w Ocean Indyjski. Półwysep ten ma niezmiernie ciekawą historię. Powstał bowiem przez połączenie się — przy pomocy

aluwiów — 7 wysp i wysepek ze sobą w jedną większą wyspę, a następnie przez doczepienie tej wyspy do stałego lądu (ryc. 2).

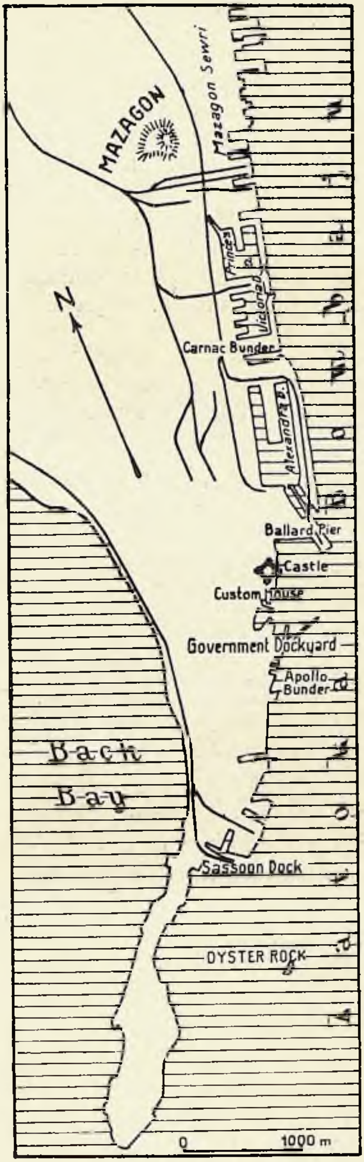
Półwysep wysuwa się w morze w kierunku prawie południowym (SSW). Na jego wybrzeżu wschodnim leży port Bombaju. Ma to tę dobrą stronę, że port jest obroniony przed falą idącą wprost od oceanu. Także wiatry z północy czy północnego wschodu przychodzą do portu z mniejszą siłą. Natomiast do zatoki może wtargnąć monsun południowo-zachodni, bo zatoka jest od południa otwarta. Istnieje też idący od południa prąd w zatoce, który u wejścia do zatoki ma normalną chyżość 2—3 węzłów na godzinę, podczas gdy w czasie monsunu 4 węzły. Trzeba jeszcze dodać, że w zatoce Bombaju daje się odczuwać dosyć znaczna różnica między przypływem i odpływem morza. Wynosi ona



Rys. 3. Statki na redzie w zatoce Bombaju (zdjęcie autora).

przeszło 4 m, tak że na wyspach jak i w górnej części zatoki duże przestrzenie są sporadycznie zalewane lub opuszczane przez fale przypływu. Wypływająca z Ghats Zachodnich rzeka Ulhas rozwidla się koło miasta Thana a przed wyspą Salsette (na pn. wschód od Bombaju) na dwa ramiona ujściowe. Ramiona te są lejkowate. Jedno z nich (Thana Creek) uchodzi właśnie do Zatoki Bombaju, coraz bardziej się rozszerzając. Fala przypływu dochodzi jeszcze dziś prawie do miasta Thany.

Głębokość zatoki Bombaju, na północy mniejsza, naprzeciw portu i na południu poniżej 10 metrów. Stąd na redzie w zatoce stoi zawsze duża ilość statków (ryc. 3). Niektóre z nich wyładowują nawet towary i przewożą do portu (głównie węgiel) przy pomocy statków pomocniczych.



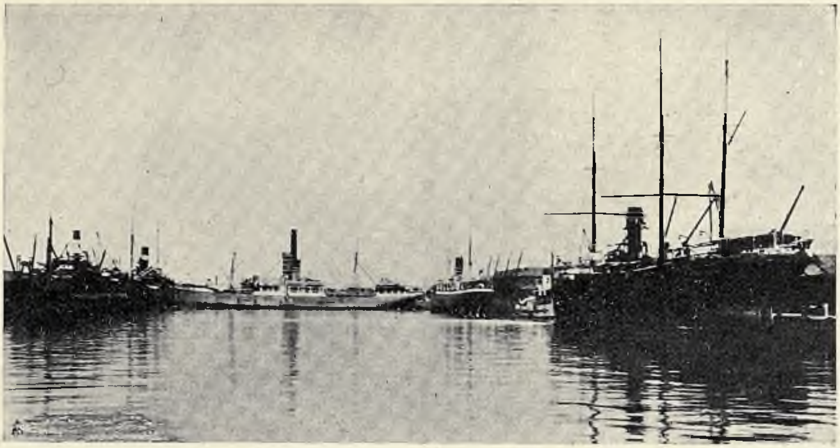
Rys. 4. Schematyczny plan portu Bombaju.

W tych warunkach port Bombaju powstał w dość prosty sposób. Po stronie wschodniej półwyspu, przy płaskim jego wybrzeżu, pobudowano liczne mola i nabrzeża, pogłębiono przestrzeń między molami, co było rzeczą nie tak trudną, ze względu na podatny materiał osadowy, zasypano błotniste brzegi i stworzono port złożony z całego szeregu przybrzeżnych basenów i nabrzeży. Port ten rozciąga się na przestrzeni blisko 10 km (ryc. 4).

Trzy z tych basenów tworzą jądro portu z tego powodu, ponieważ są dostatecznie głębokie, ażeby mogły w nich zatrzymywać się statki większe, nawet oceaniczne. Inne baseny są mniejsze i płytsze i służą specjalnym celom. Baseny są odcięte jeden od drugiego. Komunikacja między basenami odbywa się wzdłuż wybrzeża na wodach zatoki lub przy pomocy kolei i samochodów od strony lądu. Baseny główne i w ogóle baseny większe noszą nazwę doków. Podajemy poniżej rozmiary trzech głównych basenów [1]).

Rok powstania	Szer. wjazdu w m	Głębokość w m	Powierzchnia w ha	Długość nabrzeży w m
Alexandra Dock				
1914	30	11	12,4	4,817
Victoria Dock				
1888	24	10	6,2	2,342
Prince's Dock				
1880	20	8	7,5	2,073

[1]) Te i inne jeszcze dane otrzymałem od konsula R.P. dra E. Banasińskiego, za co mu na tym miejscu uprzejmie dziękuję.



Rys. 5. Widok Alexandra Dock i znajdujących się tam okrętów.

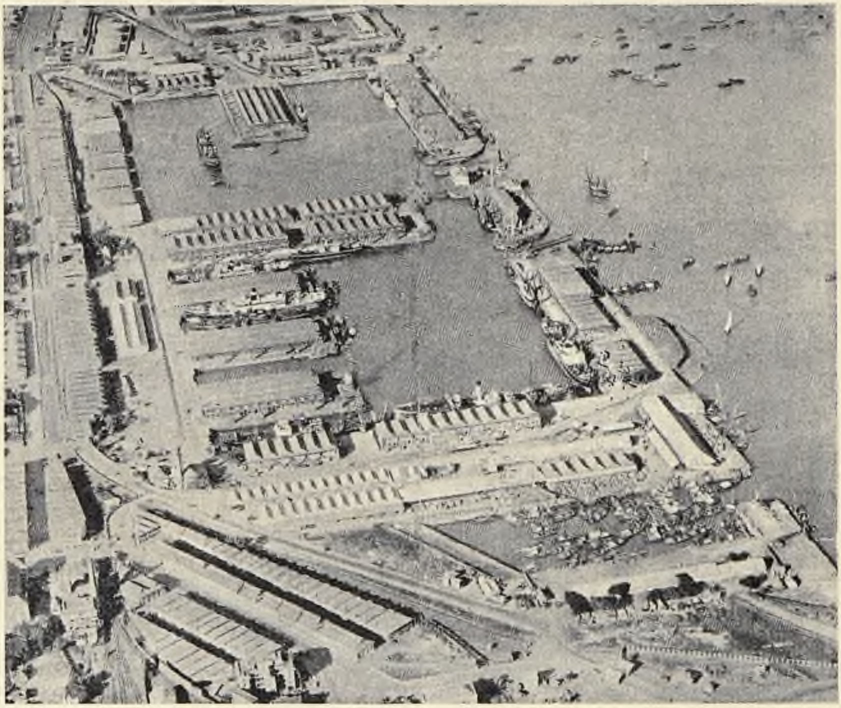


Rys. 6. Statek holenderski wychodzi z basenu Alexandra Dock (zdjęcie autora).



Rys. 7. Wielki angielski statek pasażerski przy Ballard Pier (zdjęcie autora).

Widzimy z zestawienia, że wielkie baseny czyli doki są dostępne dla statków oceanicznych. Odnosi się to zwłaszcza do największego z nich: Alexandra Dock (ryc. 5, 6), gdzie mogą się zatrzymywać wielkie statki oceaniczne. Największe statki pocztowo-pasażerskie nie wjeżdżają jednak do basenu Alexandry, lecz zatrzymują się przy wjeździe kolo tzw. Ballard Pier (ryc. 7), skąd bardzo już blisko do stacji kolejowej Victoria Terminus. Głębokość wody przy tym nabrzeżu wynosi w czasie odpływu 11 m. Znajduje się tu dworzec morski, który jest dostosowany do przyjazdu pociągów pasażerskich. Victoria Dock i Prince's Dock (ryc. 8) służą raczej żegludze przybrzeżnej i mniejszym statkom oceanicznym. Powierzchnia trzech głównych basenów nie jest w sumie wielka, wynosi bowiem tylko 26 ha. Dlatego wiele statków korzysta z mola zewnętrznego, zamykającego



Rys. 8. Widok z lotu ptaka basenów Victoria i Prince's Dock oraz basenu Carnac Bunder.

baseny lub zatrzymuje się wprost na redzie. Nabrzeża zewnętrzne są przystosowane do przyjęcia towarów.

Celom handlowym i przemysłowym oraz innym służy cały szereg basenów i nabrzeży, rozmieszczonych prawie wzdłuż całego wschodniego wybrzeża półwyspu. Tak więc należy wspomnieć o małym basenie Carnac, Bunder położonym między Victoria a Alexandra Docks (por. ryc. 8). Ważny jest ten basen ze względu na koncentrujący się tu import bawełny z Południowej Afryki, oraz import daktyli, miry, nasion z Zatoki Perskiej.

Na południe od Alexandra Dock, gdzie ongiś znajdowała się najstarsza część portu, wiele basenów zostało już zasypanych. Na ich miejscu widzimy wspaniale urządzone promenady nadbrzeżne. Tu znajduje się siedziba zarządu Portu (ryc. 9) i wznosi się tzw. Gateway of India (ryc. 10) — brama zbudowana na pamiątkę pobytu w Indiach (w r. 1911) króla Jerzego V. Tu mamy największy hotel w Indiach Tadż Mahal oraz dzielnice arystokratyczne Bombaju i dzielnice wypoczynkowe. Z dawnych basenów zachował się basen cłowy, obok którego wznosi się dawna warownia, potem basen Zachodni, a obok rządowe warsztaty okrętowe. przystań jachtklubu, a jeszcze dalej na południe od Apollo Bunder (ryc. 11) cały szereg innych basenów zakończonych tzw. Sassoon Docks. Znajdowały się tu niedawno wielkie składy

bawełny, które jednak przeniesiono w latach 1923/24 na północ do basenów Mazagon Sewri. Sassoon Docks do roku 1870 dostępne dla okrętów handlowych, obecnie służą raczej rozwijającemu się tu przemysłowi (jedwabniczemu, czekoladowemu, mechanicznemu i i.) i flocie rybackiej. Flota rybacka Bombaju, operująca dotąd łodziami żaglowymi, przechodzić zaczyna na łodzie motorowe, przez co jej zasięg się zwiększa.



Rys. 9. Siedziba Zarządu Portu w Bombaju (zdjęcie autora).

Dużym zmianom uległ odcinek wybrzeża, położony na północ od wspomnianych trzech basenów. Tu w ostatnich 30 latach zasypano również wiele miejsc podmokłych lub basenów, ażeby uzyskać miejsce pod fabryki, warsztaty okrętowe, magazyny handlowe. Ta część portu przypiera bowiem do dzielnicy przemysłowej Bombaju.

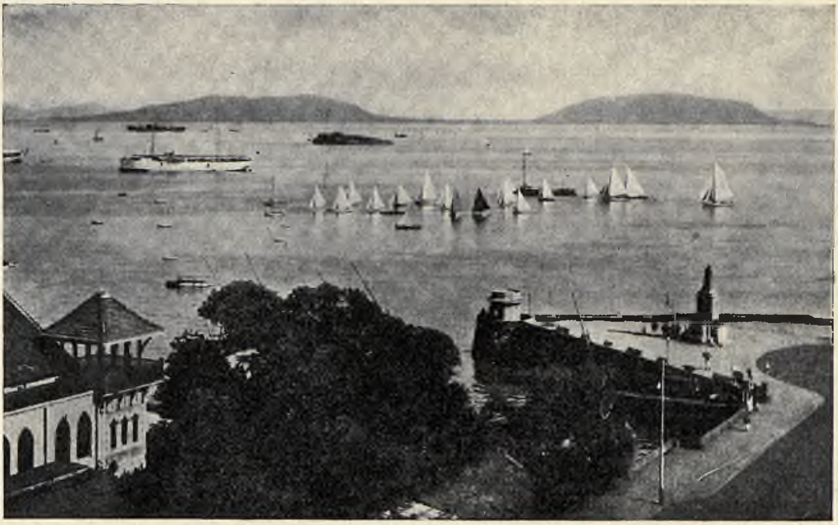
Najważniejsze są tu baseny i przystanie w tzw. Mazagon Sewri Reclamation. Tu bowiem znajdują się największe składy bawełny surowej na ziemi, mogące pomieścić bawełny za 150 mil. rupij, co odpowiada prawie połowie całego kapitału inwestowanego w port bombajski. Składy na bawełnę surową Zarząd Portu wydzierżawia firmom prywatnym na dłuższy czas. W sezonie bawełnianym (od listopada do czerwca) przechodzi przez te składy do 2 milionów bali bawełny. Baseny w Mazagon Sewri zajmują 145 ha powierzchni; jest tam więc miejsce na składy zbożowe, magazyny dla wyrobów chemicznych itp.



Rys. 10. Gateway of India od strony morza.

Na północ od Sewri znajduje się Bulk Oils Depot, gdzie stoją tanki na ropę naftową, naftę itp. mogące pomieścić 35 milionów galonów nafty wartości około 20 milionów rupij. Są tam dość liczne przystanie i nabrzeża, na których zasługują na uwagę składy i place przeznaczone na przechowywanie węgla. Na Sewri zachował się jeszcze stary fort brytyjski z r. 1710 (ryc 12).

Na wybrzeżach widzi się wszędzie dźwigi (ryc 13) i magazyny. Trzy wielkie baseny mają z górą



Rys. 11. Widok na zatokę Bombaju od strony Apollo Bunder.

100 dźwigów, z czego jeden 100-tonowy. Jest także jeden dźwig pływający 60-tonowy. Alexandra Docks mają również instalację do bunkrowania olejów.

Liczne magazyny (ryc. 14) stojące na nabrzeżach dzielą się na przeładunkowe (transit sheds) i składowe (warehouses). Magazyny przeładunkowe służą do przeładunku i krótkoterminowego przechowania towarów. Zajmują one powierzchnię 2,5 mil. stóp kwadratowych. Składać można towary w magazynach przeładunkowych bezpłatnie tylko przez pierwszych 5 dni, licząc od dnia



Rys. 12. Widok na północną część portu bombajskiego od strony zatoki Bombaju (zdjęcie autora).

wyładowania towaru z okrętu. Po upływie tego czasu Zarząd Portu pobiera dość wysoką opłatę. Chce bowiem przez to odstraszyć od długiego przetrzymywania towarów.

W magazynach przeładunkowych składa się przede wszystkim towary przeznaczone do Indyj, a więc ulegające ocleniu. W razie reeksportu towarów, urząd celny zwraca 7/8 pobranej opłaty celnej bez względu na to, czy towar opuścił port czy nie.

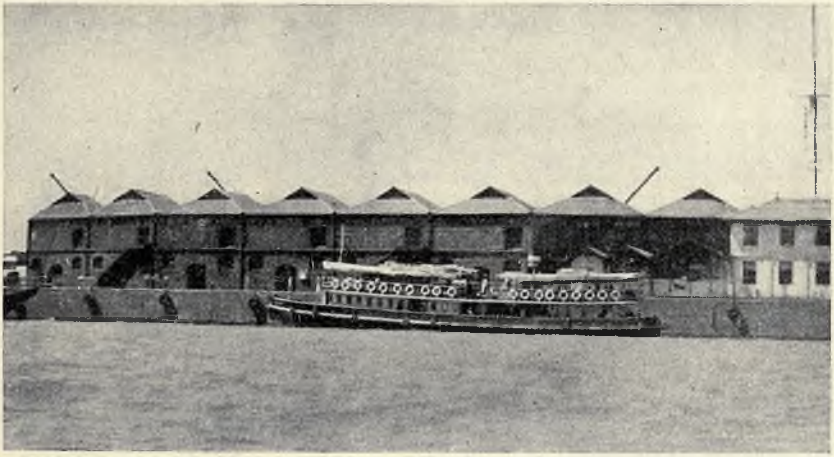


Rys. 13. Dźwigi na nabrzeżach zewnętrznych portu (zdjęcie autora).

Magazyny składowe zajmują powierzchnię tylko 1 mil. stóp kwadratowych. Towar może tu leżeć dłużej; może być sortowany, dzielony, przepakowany. Pobiera się od niego opłatę dość niską w stosunku do wagi lub objętości. Przeniesienie towaru z magazynu przeładunkowego do składowego odbywa się na koszt Zarządu Portu. W magazynach składowych mogą być także przechowywane towary przeznaczone do tranzytu.

Do magazynów przeładunkowych i składowych dochodzą z obu stron lub z jednej strony tory kolejowe. Magazyny te są własnością Zarządu Portu. Zarząd Portu nie wydzierżawia ich firmom prywatnym, lecz zarządza nimi samodzielnie i bierze za przechowane towary odpowiedzialność.

Przeładunek towarów w porcie odbywa się w zasadzie przy nabrzeżach. Wyjątek stanowi pod tym względem węgiel. Przewozi się go bowiem ze statków przy pomocy barek do składów i na odwrót.



Rys. 14. Magazyny na nabrzeżach zewnętrznych portu (zdjęcie autora).

Po r. 1870 port Bombaju, który przedtem należał do wielu towarzystw handlowych, zwalczających się wzajemnie, przeszedł na własność rządu indyjskiego. Rząd indyjski aktem z r. 1873 powierzył sprawy portowe Zarządowi Portu (Port Trust), w skład którego wchodzi prezes oraz 21 dyrektorów. Prezes jest mianowany przez rząd centralny na czas nieograniczony, podczas gdy dyrektorowie są wybierani częścią przez rząd, częścią przez instytucje samorządowe na przeciąg dwóch lat. Administracja portu rozpada się na 9 departamentów. Zarząd Portu posiada obecnie, po wykupieniu z rąk wielu placów, basenów, nabrzeży i po rozbudowie nowych przystani, około 500 ha powierzchni w porcie. Nadto — jak wiemy — należą do niego magazyny i wszelkie urządzenia i instalacje portowe. Zarządowi podlega stacja pilotowa (pilotaż obowiązuje od wjazdu do zatoki do wjazdu do basenów), kapitanatu portu, administracja nabrzeży, administracja terenów portowych, ochrona wybrzeży półwyspu bombajskiego położonych poza portem; należą do niego także lecznictwo i opieka zdrowotna, czuwanie nad kolejami i drogami itp. Wreszcie przeładowywanie, nawet sortowanie i przepakowywanie towarów stanowią jakgdyby monopol Zarządu Portu.



Rys. 15. Flota żaglowa przy nabrzeżach zewnętrznych portu (zdjęcie autora).

Połączenia okrętowe Bombaju z Europą, Afryką Południową, z Zatoką Perską oraz z wybrzeżami indyjskimi, przede wszystkim zachodnimi utrzymują przed innymi liniami głównie The Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. (P. O.) i The British India Steam Navigation Co. Do tych brytyjsko-indyjskich linij dołącza się The Bombay Steam Navigation Co, która opanowuje żeglugę przybrzeżną głównie na wybrzeżu zachodnim Indyj. Żegluga przybrzeżna odbywa się prócz tego przy pomocy licznych statków żaglowych (ryc. 15), należących do ludności tubylczej.

O POŁĄCZENIU TRAJEKTOWYM MIĘDZY POLSKĄ I SZWECJĄ [1])

SUR LA CRÉATION D'UNE LIGNE DE FERRY-BOATS ENTRE LA POLOGNE ET LA SUÈDE

W. Hubert
Warszawa

Od kilku lat na łamach prasy zarówno szwedzkiej, jak polskiej spotyka się wzmianki o możliwościach połączenia trajektowego między Polską a Szwecją. Należy zaznaczyć, że zagadnienie to jest więcej poruszane w dziennikach szwedzkich, aniżeli polskich, co daje się prawdopodobnie wytłumaczyć tym, że Szwedzi mają już podobne połączenia, a mianowicie: trajekty z Malmö do Kopenhagi przez Sund i z Trälleborga do Sośnicy na Rugii przez Bałtyk. W prasie polskiej ukazała się niedawno na ten temat bardzo ciekawa notatka [2]), w której autor daje szereg danych o projektach trajektowych między Gdynią a 1) Sztokholmem, 2) Ystadem i 3) Karlskroną, i podkreśla znaczenie gospodarcze współpracy polsko-szwedzkiej. Zgadzając się całkowicie na doniosłość takiej współpracy, która, zacieśniając węzły ekonomiczne, może doprowadzić do tak pożądanego dla obu stron zbliżenia politycznego [3]), chciałbym oświetlić sprawę trajektu między Polską a Szwecją z punktu widzenia gospodarczego i żeglugowego, tj. właśnie z tego punktu widzenia, który — jak trafnie podkreśla autor wspomnianej notatki — stanowi słabą stronę w obliczeniach autorów szwedzkich. Oczywiście, przystępując do tego zagadnienia, pragnę dać zasadniczo oświetlenie ogólne, które może nas skłonić bądź do przyjęcia projektów trajektowych a priori, bądź do odrzucenia ich a limine.

Handel Polski ze Szwecją przedstawia się w sposób następujący (p. str. 162) [4]).

W handlu tym mamy zatem stale saldo dodatnie, co świadczy, że rynek szwedzki jest dla nas korzystny, a zarówno w przywozie, jak w wywozie przeważają surowce nad wyrobami, przy czym zasługuje na specjalne podkreślenie w eksporcie szwedzkim rudy, a w polskim — węgiel.

Co się tyczy udziału Polski w szwedzkim życiu gospodarczym i Szwecji — w polskim, to ostatnie dane (za 1936 r.) [5]) wskazują, że:

a) przywóz polski do Szwecji wynosi 3,3% w przywozie ogólnym, a wywóz szwedzki do Polski — 1,3% w wywozie ogólnym królestwa;

---

[1]) Pomieszczając notatkę inż. H u b e r t a w SPRAWACH MORSKICH I KOLONIALNYCH redakcja chce ją uważać za punkt wyjścia dyskusji, jaka — zdaniem redakcji — winna się wywiązać nad tym ciekawym i ważnym dla Polski projektem.

[2]) N o w a c k i T., O trajekt, łączący Polskę z Szwecją. Uprawa Morza, zesz. 2/1938 r.

[3]) Memoriał szwedzkiego adm. de Champs'a, będący podstawą reorganizacji sił zbrojnych królestwa, a zwłaszcza szwedzkiej marynarki wojennej.

[4]) p. Mały Rocznik Statystyczny 1938 r. W wyszczególnieniu podano grupy zasadnicze, a w sumach globalnych — wszystkie.

[5]) j. w.

Towary	przywóz w milionach zł				Towary	wywóz w milionach zł			
	1935	1936	1937	1938		1935	1936	1937	1938
Maszyny i aparaty .	5,4	7,9	7,5	10,5	Węgiel	32,1	34,0	44,2	47,7
Papier i wyroby . .	3,5	3,5	5,2	4,6	Koks	4,2	6,0	6,4	4,2
Rudy, żużle, popioły	2,3	4,9	5,0	7,0	Drewno i wyroby .	2,7	3,1	3,0	3,4
Surowiec żelaza . .	0,3	1,3	2,7	4,3	Cynk i pył cynk. .	2,5	2,2	2,8	2,7
Szmaty	1,2	2,3	2,6	2,5	Rury żel. i stal. . .	0,7	1,2	2,4	1,7
Kostki brukowe . .	0,0	0,3	1,9	0,5	Nawozy	1,4	2,0	2,1	2,0
Tłuszcze i oleje . .	1,1	1,2	1,2	0,8	Blacha żel., stal. .	0,0	0,1	1,2	0,1
					Przędza	0,1	1,5	1,2	0,5
	19,8	29,1	37,3	45,2		49,5	59,6	75,2	71,5

b) przywóz szwedzki do Polski stanowi 2,9% przywozu ogólnego, a wywóz polski do Szwecji — 5,8% wywozu ogólnego Rzplitej.

Innymi słowy, obroty między tymi dwoma krajami są niewielkie, lecz pamiętać należy, iż Szwecja, typowy kraj przemysłowo-górniczy potrzebuje przede wszystkim artykułów żywnościowych, których dać jej nie może mało urodzajna gleba, oraz węgla dla wytwórni przemysłowych, którego nie jest w stanie zastąpić energia elektryczna rzek, potoków i jezior. Polska zaś, kraj o wybitnym charakterze rolniczym, poszukuje przede wszystkim żelaza, tak niezbędnego w wytwórczości wszelkiego rodzaju, a znajdującego się na terenach Rzplitej w stopniu niedostatecznym i o jakości dość przeciętnej.

Obroty handlowe między Polską i Szwecją odbywają się w bardzo znacznej mierze bezpośrednio drogą morską przez Bałtyk a w daleko mniejszej pośrednio drogą morsko-lądową, mianowicie: morzem ze Szwecji do Niemiec i lądem z Niemiec (Pomorza Nadodrzańskiego) do Polski. Wywóz szwedzki w ogóle odbywa się przeważnie z portów nad zatoką Botnicką, przede wszystkim z Gävle i Lulea, a przywóz szwedzki kieruje się w 50% do Göteborga nad Kattegatem i w 50% do Malmö nad Sundem oraz do szeregu portów nad Bałtykiem, jak Trälleborg, Westervik, Norrköping i Sztokholm. Przywóz i wywóz polski uskuteczniają się, jak powszechnie wiadomo, przez nasze dwa porty: Gdynię i Gdańsk w coraz większej ilości (w 1937 r. 77,9% ogólnej wagi i 65,8% ogólnej wartości).

Ruch morski zatem między królestwem szwedzkim a Rzplitą ma kierunek podwójny: 1) z portów botnickich do Gdyni i Gdańska oraz 2) z Gdyni i Gdańska do portów szwedzkich nad właściwym Bałtykiem. Przy pierwszym kierunku (szwedzkiego wywozu) wchodzą w rachubę głównie Gävle — wylot obwodu rud żelaznych Dannemora — i Lulea — wylot obwodu rud żelaznych Gällivare, a przy drugim (szwedzkiego przywozu) — Norrköping i Sztokholm — wyloty centralnego okręgu przemysłowego królestwa, znajdującego się w Szwecji Środkowej. Odległości między tymi portami wynoszą:

1. Gdynia i Gdańsk — Gävle . . . . 800 km
2. ,, ,, — Lulea . . . . 1 300 ,,
3. ,, ,, — Norrköping . . . . 650 ,,
4. ,, ,, — Sztokholm . . . . 600 ,,

Bałtyk należy do mórz płytkich o przeciętnej głębokości do 50 m, a przy brzegach do 20 m, ma bardzo słabe zasolenie (7,5‰, podczas, gdy np. Atlantyk ma 35 ‰) i łatwo zamarza, silne burze występują najbardziej w okresie zimowym, a silne mgły — na wczesną wiosnę i późną jesień. Streszczając, możemy powiedzieć, że nawigacja trwa na południu (właściwy Bałtyk) bez przerwy do 9 miesięcy, a na północy (zatoki Botnicka i Fińska) — do 7 miesięcy. Kursują zasadniczo statki o typie morskim i przybrzeżnym, o przeciętnej pojemności netto 1 000 tn. r. Przeważa żegluga towarowa, a nie pasażerska, przy czym, z racji znacznych bogactw kopalinowych na zachodnim (skandynawskim) brzegu i nastawienia rolniczego krajów, leżących na wschodnim (kontynentalnym) brzegu, mamy na ogół eksportowy ruch masowy, a importowy — drobnicowy. Zarówno w ruchu eksportowym, jak importowym przeważa żegluga z Bałtyku i na Bałtyk, a nie po Bałtyku, mianowicie: przywóz i wywóz regionalny stanowi mniej więcej 11% przywozu i wywozu ogólnego [1]).

Z tego krótkiego opisu Morza Bałtyckiego pod względem handlowo-nawigacyjnym, możemy wyciągnąć wniosek, że na Bałtyku mamy do czynienia przeważnie ze średnich wymiarów statkiem towarowym, obliczonym zasadniczo na przewóz masówki i odbywającym regularne rejsy w ciągu 7—9 miesięcy rocznie. Tego rodzaju statki podtrzymują zasadniczo komunikację między Polską i Szwecją.

Jeżeli teraz przejdziemy do zagadnienia trajektowego, to przede wszystkim powinniśmy zdać sobie sprawę, co to jest trajekt (ang. i franc. ferryboat, niem. Eisenbahnfähre). Jest to statek, mogący zabierać na pokład cały skład pociągu, przeważnie bez parowozu, i przewozić ten pociąg z jednego brzegu na drugi. Z tego określenia wynika, że trajekt, będący pewnego rodzaju ruchomym mostem, czymś w rodzaju promu, jest jak najściślej zespolony z lądową komunikacją kolejową, a zatem powinien działać jak najpunktualniej i jaknajczęściej. Te dwa wymagania można zrealizować na morzu tylko w dwóch wypadkach, związanych z sobą automatycznie: primo, przy niewielkich odległościach i, secundo, przy spokojnej powierzchni wód, które poza tym nie zamarzają. Jako przykład, możemy wskazać na Bałtyku szlaki: duński Nyborg—Korsör (20 km), duńsko-szwedzki Kopenhaga—Malmö (25 km), duńsko-niemiecki Gjedser—Ujście Warnawy (Warnemünde) (45 km), i niemiecko-szwedzki Sośnica—Trälleborg (80 km). Szybkość trajektu na tych szlakach wynosi przeciętnie do 20 km na godz., przy czym z uwagi na południowe położenie tych portów, które prawie nigdy nie zamarzają, ruch trajektowy odbywa się przez cały rok bez przerwy.

Jeżeli idzie teraz o rodzaj przewozu na trajektach, to w rachubę wchodzą prawie wyłącznie towary, ładowane do pociągów, oraz pasażerowie. Jak wiadomo, stronę dochodową przy eksploatacji komunikacyjnej, zarówno na lądzie, jak na morzu, stanowią zawsze towary. Obrót zaś tymi towarami na istniejących szlakach trajektowych na Bałtyku jest dość niewielki. Jako przykład mogą służyć pośrednie i bezpośrednie dane o trajektach na szlaku Ujście Warnawy (Warnemünde)—Gjedser i na szlaku Sośnica na Rugii—Trälleborg.

Biorąc mianowicie pod uwagę, że obroty handlowe duńsko-niemieckie i niemiecko-szwedzkie zwiększają się systematycznie, lecz dość wolno, wskutek

---

[1]) Gazeł A. i Polkowski B., Handel międzynarodowy państw regionu bałtyckiego. 1928 — 1935, Gdynia 1937.

wytężonej przeciwwagi brytyjskiej (Wielka Brytania do dnia dzisiejszego zajmuje stanowisko przodujące w ruchu żeglugowym na Bałtyku — 41% w przywozie i 57,6% w wywozie), oprzemy się na ostatnich danych z 1934 r. [1]):

	Wywóz w tys. t.	Przywóz w tys. t.
1. Hamburg	6 271	14 041
2. Szczecin	1 785	3 964
3. Brema	3 338	2 804
4. porty emskie	3 392	2 964
5. „ w.-pruskie . . .	967	1 890
6. Lubeka	473	832
7. porty Pom. Nadodrz. .	755	408
8. „ oldenburskie . .	602	493
9. „ meklemburskie .	307	326
10. „ nadreńskie . . .	361	274
11. „ szlezw.-hol. . . .	243	813
12. „ m. Północnego .	295	894
	18 789	29 703

Trajekt Ujście Warnawy (Warnemünde)—Gjedser kursuje w grupie portów meklemburskich, do których należą: Roztoka, Ujście Warnawy i Wyszomierz, a trajekt Sośnica na Rugii—Trälleborg — w grupie portów Pomorza Nadodrzańskiego, do których należą: Kołobrzeg, Dyrłów, Sośnica, Ustka i Strzałów. Obrót portów meklemburskich przedstawia się następująco — 1,6% od ogólnego wywozu i 1,1% od ogólnego przywozu, a obrót portów Pomorza Nadodrzańskiego — 4% od ogólnego wywozu i 1,4% od ogólnego przywozu. Licząc dla uproszczenia orientacyjnego, że w grupie 3 portów meklemburskich na Ujście Warnawy (Warnemünde) wypada jedna trzecia obrotów, a w grupie 6 portów Pomorza Nadodrzańskiego na Sośnicę — jedna piąta, otrzymujemy dla trajektu Ujście Warnawy (Warnemünde)—Gjedser 0,53% ogólnego wywozu i 0,37% ogólnego przywozu, a dla trajektu Sośnica na Rugii—Trälleborg odpowiednio — 0,8% w wywozie ogólnym i 0,28% w przywozie ogólnym. Innymi słowy, cyfry znikomo małe.

Pozostaje jeszcze zastanowić się nad rodzajem przewożonych towarów na wspomnianych trajektach. Tu najciekawsze dane dla nas możemy znaleźć na szlaku Sośnica na Rugii—Trälleborg, tj. na szlaku, łączącym żelazodajną Szwecję z węglodajnymi Niemcami, a mającym przez to dużą analogię do projektowanego połączenia między Szwecją a Rzplitą.

Trajekt wspomniany obsługuje w przeważnej mierze bezpośredni ruch niemiecko-szwedzki, a w daleko mniejszej — pośrednie ruchy tranzytowe: polsko-, węgiersko- i czecho-słowacko-szwedzki, albowiem na grupę ruchów pośrednich wypadało w 1934 r. zaledwie 8,1 tys. ton w przywozie i 5,6 tys. ton w wywozie [1]), podczas gdy nasze dane orientacyjne wskazywały, iż przez tra-

[1]) Brzozowski M., Obroty towarowe niemieckich portów morskich..., Gdynia 1937.

jekt ten idzie 0,8% ogólnego niemieckiego wywozu, tj. 150 tys. ton, i 0,28% ogólnego niemieckiego przywozu, tj. 83 tys. ton. Jednakże z dostępnych nam źródeł[1]) możemy wnioskować o rodzaju przewożonych towarów, badając właśnie towary tranzytowe i zakładając, że skierowywany towar tranzytowy jest charakterystyką towaru, idącego w ogóle na trajekt.

Polska wywoziła trajektem: drzewo (0,23 t. tn), naftę (0,62 t. tn.) i smary (0,11 t. tn.), a sprowadzała: ryby (0,21 t. tn.), kamienie (0,08 t. tn.) i papier (0,25 t. tn.); Węgry sprowadzały: kamienie (0,2 t. tn.), a b. Czecho-Słowacja eksportowała: owoce i jarzyny (1,7 t. tn.), żelazo (0,7 t. tn.), kamienie (0,3 t. tn.), szkło (0,08 t. tn.), porcelanę (0,5 t. tn.), wyroby ceramiczne (1,2 t. tn.), skóry (1,16 t. tn.) i papier (0,55 t. tn.), importowała natomiast: kamienie (1,8 t. tn.), papier (0,13 t. tn.), ryby (0,6 t. tn.), żelazo i maszyny (0,4 t. tn.) i chemikalia (0,24 t. tn.). Z tej listy uderza w oczy w wywozie (do Szwecji) — lądowe artykuły żywnościowe w postaci owoców i jarzyn oraz wyroby fabryczne, jak porcelana lub ceramika, a w przywozie (ze Szwecji) — morskie artykuły żywnościowe, jak ryby, oraz przedmioty wytwórczości przemysłowej jak maszyny i chemikalia. Otrzymujemy więc tutaj znowu orientacyjną wskazówkę, że trajekt obsługuje bądź te towary, które się szybko psują (żywność), bądź te, które mają charakter drobnicowy (maszyny i chemikalia).

Sprobujmy streścić nasze rozważania. Mamy dwa kraje (Polskę i Szwecję), które rozpoczęły między sobą obroty handlowe w sposób bezpośredni. Obroty te odbywają się drogą morską. Przedmiotem obrotów są w przeważnej mierze artykuły masowe przy znikomym ruchu pasażerskim. Kierunek ruchu obrotów jest podwójny: do ośrodka przemysłowego Szwecji i z ośrodka górniczego Szwecji. Odległości wynoszą 600— 1 300 km. Przy tego rodzaju charakterze obrotów i przy takich odległościach wchod ą — moim zdaniem — w rachubę jedynie statki towarowe, a nie trajekty.

---

[1]) o. c.

HANDEL POLSKI Z INDIAMI HOLENDERSKIMI

LES RELATIONS COMMERCIALES ENTRE LA POLOGNE ET LES INDES NÉERLANDAISES

Stanisław Pawłowski

Bawiąc niedawno w Indiach Holenderskich i śledząc niektóre przejawy naszego handlu zagranicznego z tym wielkim państwem kolonialnym, natknąłem się na bardzo ciekawe zjawisko. Oto, dane oficjalne dotyczące handlu Polski z Indiami Holenderskimi, a pochodzące ze źródeł holenderskich, różnią się — zwłaszcza w latach ostatnich — w porównaniu z danymi pochodzącymi ze źródeł polskich. Różnica ta jest istotna i ważna. Chodzi przecież o zagadnienie zasadnicze, mianowicie, czy nasz bilans handlowy z Indiami Holenderskimi jest ujemny — jak to powszechnie dotąd przyjmowaliśmy — czy dodatni. Te różnice są tak wyraźne, że działają niepokojąco. Nasuwają także pytanie, jak to jest możliwe, ażeby taka różnica nie została przez jeden lub przez drugi urząd statystyczny zauważona i wyjaśniona.

Trzeba przyznać, że pierwszym — o ile mi wiadomo —, który zwrócił uwagę na niedokładności danych statystycznych, dotyczących stosunków handlowych Polski z Indiami Holenderskimi, był konsul polski w Batawii dr Zygmunt Przybyłkiewicz [1]). Przynosi mu to niewątpliwy zaszczyt i rzuca bardzo korzystne światło na naszą służbę konsularną. Konsul Przybyłkiewicz zwrócił uwagę w swoim dziełku o Indiach Holenderskich na str. 55 na bardzo znaczne trudności ustalenia, jakie są obroty handlowe Polski z Indiami Holenderskimi, i zauważył, iż dane statystyczne dotyczące tych obrotów nawet w przybliżeniu nie dają obrazu rzeczywistości. Dotyczy to zaś — jego zdaniem — zarówno statystyk polskich jak i indoholenderskich. Konsul Przybyłkiewicz szuka wyjaśnienia tej rozbieżności, o czym opowiemy nieco dalej.

Mimo tych niepewnych danych z jednej i z drugiej strony, konsul Przybyłkiewicz doszedł do takiego wniosku (str. 56): „Jakkolwiek wszakże patrzeć będziemy na statystyki, jeden pewnik nie ulega żadnym wątpliwościom, a mianowicie, że saldo bilansu handlowego obu tych krajów jest stale dla Polski bardzo niekorzystne". Na poparcie tego słusznego zresztą wniosku autor wspomnianego dziełka przytoczył dane statystyczne polskie z lat 1920, 1930 do 1935, które istotnie wykazują stale bilans handlowy ujemny dla Polski.

Ale przejdźmy do źródeł. Naprzód podamy wartość wywozu z Polski do Indyj Holenderskich i przywozu do Polski z Indyj Holenderskich za lata 1930—1937.

---

[1]) P r z y b y ł k i e w i c z Z., Indie Holenderskie. Monografie Geograficzno-Handlowe Informatora Eksportowego, Tom III. Warszawa 1936, str. 55-59.

Wywóz z Polski i przywóz do Polski według danych oficjalnych polskich w latach 1930—1938.

Rok	W tysiącach złotych.								
	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Wywóz z Polski	3730	1561	1332	746	434	476	1449	2761	2678
Przywóz do Polski	9678	7644	7282	9983	17662	15333	13340	18949	19148
Różnica + lub — dla Polski	—5948	—6083	—5950	—9237	—17228	—14827	—11891	—16188	—16470

Źródło: Handel zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska. Główny Urząd Statystyczny R. P. Warszawa, roczniki 1931—1938.

Według danych polskich wartość wywozu z Polski (podajemy tu naprzód wartość wywozu z Polski w celu łatwiejszego porównania z danymi holenderskimi, które umieszczamy poniżej) — w r. 1930 dość duża (3.730.000 zł) spadła w r. 1934 na 434.000 zł, a od tego roku powoli się podnosi z tym, że w r. 1938 znowu nieco się obniżyła. Wartość przywozu do Polski spadała aż do roku 1932, po czym wzrosła w r. 1934 do 17.662.000 zł, ażeby spaść w r. 1936 na 13.340.000 zł i podnieść się znowu w r. 1938 na 19.148.000 złotych. Według tego bilans handlowy — zawsze ujemny dla Polski — wykazywał pewne wahania. W latach 1930—1932 wynosił około 6 mil. zł, w r. 1933 9,2 mil. złotych, a obecnie waha się między 12 a 17 mil. złotych. Jest to więc bardzo duży ujemny bilans handlowy. Indie Holenderskie przywożą do Polski (w r. 1938) towarów — biorąc ich wartość w rachubę — 7 razy więcej niż Polska wywozi do Indyj. Nie trzeba wyjaśniać, że cyfry podane powyżej obejmują cały obszar celny polski (a więc Polskę z W. M. Gdańskiem). Cyfry te mogą niepokoić!

Nieco inaczej przedstawia się sprawa naszego handlu z Indiami Holenderskimi, gdy zajrzymy do statystyki holenderskiej. Podajemy tu po kolei naprzód dane z Rocznika Statystycznego Indyj Holenderskich za lata 1930 do 1936, a potem dane z lat 1933—1936 i osobno z r. 1937 z publikacyj holenderskich specjalnych:

Przywóz z Polski i wywóz do Polski według danych oficjalnych holenderskich w latach 1930—1936.

Rok	W tysiącach florenów						
	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Przywóz z Polski . .	—	9	1	22	38	104	343
Wywóz do Polski . .	76	77	134	51	105	69	251
Różnica + lub — dla Polski . . .	—76	—68	—133	—29	—67	+35	+92

Źródło: Indisch Verslag 1937. II. Statistisch Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indië over het Jaar 1936. Samengesteld door het Centraal Kantoor voor de Statistiek van het Departement van Economische Zaken. Batawia 1938.

Wartość przywozu z Polski i wywozu do Polski według danych statystyki oficjalnej ogłoszonych w Batawii w r. 1937 i 1938.

Rok	1933	1934	1935	1936
Przywóz (bez zlota i srebra) z Polski w tys. florenów.				
Jawa i Madura	15	28	53	240
Buitengewesten	7	10	51	71
Razem	22	38	104	311
Wywóz (bez złota i srebra) do Polski w tys. florenów.				
Jawa i Madura	7	15	35	192
Buitengewesten	44	90	34	58
Razem	51	105	69	250

Źródło: Jaaroverzicht van den In-en Uitvoer van Nederlandsch Indië geburende het Jaar 1936. Deel II (Buitengewesten). Departement van Economische Zaken. Medeelingen van het Centraal Kantoor voor de Statistiek No. 145.: Jaaroverzicht van den In-en Uitvoer van Nederlandsch-Indië geburende het Jaar 1937, Deel I (Java en Madoera). Departement ut supra No. 155.

Wartość przywozu z Polski i wywozu do Polski w r. 1937 według danych oficjalnych tymczasowych

W tysiącach florenów

Przywóz z Polski (wraz z Gdańskiem)	1211
Wywóz do Polski (wraz z Gdańskiem)	226
Różnica + dla Polski	+ 985

Źródło: In-en Uitvoer van Nederlandsch-Indie 1937. Landen van herkomst en bestemming. (Voorloopige cijfers). Departement van Economische Zaken. Medeelingen van het Centraal Kantoor voor de Statistiek. No. 153. Batawia.

Przede wszystkim oficjalne dane holenderskie wykazują, że przywóz z Polski (wraz z W. M. Gdańskiem, co statystyka holenderska specjalna — Jaaroverzicht osobno podkreśla) stale wzrasta. Gdy jednak aż do roku 1934 był to przywóz co do wartości mały, to w r. 1935 zaczyna róść, tak że w r. 1937 osiągnął niebywałą cyfrę 1.211.000 florenów holenderskich. Wywóz do Polski ulega dużym wahaniom. W latach 1933 i 1935 spadł poniżej roku 1930. Poprawa nastąpiła w roku 1936 i 1937. Gdy przywóz z Polski zwraca się przeważnie do Jawy i Madury, to wywóz pochodzi w znacznej części z innych wysp, głównie ze Sumatry.

A teraz bilans handlowy w stosunku do Polski był aż do r. 1934 ujemny i wahał się w granicach 29.000 do 133.000 florenów, podczas gdy w latach 1935, 1936 i 1937 bilans jest dodatni. Różnica na korzyść Polski doszła prawie

do miliona florenów, co wobec wykazanego przez statystykę polską bilansu ujemnego dla roku 1937 (—16.188.000 złotych) wydaje się czymś nieprawdopodobnym.

Lecz te ciekawe różnice bilansu handlowego wystąpią jeszcze dobitniej, gdy przeliczymy dane statystyki holenderskiej na złote. Uczynił to już dla lat 1929—1934 Z. Przybyłkiewicz. Moje obliczenie oparłem na kursie florenów holenderskich na giełdzie warszawskiej w latach 1930—1937 [1]):

Wartość przywozu z Polski i wywozu do Polski według danych oficjalnych holenderskich w przeliczeniu na złote.

Rok	W tysiącach złotych							
	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Przywóz z Polski . .	—	32	4	79	136	373	1.173	3.524
Wywóz do Polski . .	272	276	536	183	376	248	858	664
Różnica + lub —dla Polski.	—272	—244	—532	—114	—240	+125	+315	+2.860

Otóż cyfry te niczym nie przypominają cyfr podanych przez wydawnictwa polskie, a przytoczonych powyżej. Nie zgadzają się w wartościach ani przywozu do Polski ani wywozu z Polski, w następstwie czego i bilans handlowy jest inny. Co zaś najważniejsze, do roku 1934 bilans ten jest ujemny, a w latach 1935, 1936 i 1937 jest dodatni.

Oczywista, nie zgadzają się również wartości podawane przez polskie czy holenderskie źródła dla poszczególnych grup towarów. Weźmy dla przykładu grupy najbardziej do siebie zbliżone w zestawieniach obu krajów (p. str. 170; cyfry rzymskie oznaczają grupy statystyczne).

Porównajmy te cyfry ze sobą, a otrzymamy obraz wprost rozpaczliwy. Ani jedna cyfra nie zgadza się z drugą. Jeszcze najbliżej siebie pozostaje grupa: papier i wyroby z papieru. Niektóre grupy wykazują pewne różnice w zaliczaniu do nich towarów, ale różnice te nie są zbyt wielkie. Na ogół biorąc, grupy towarów pokrywają się ze sobą.

Lecz na tym sprawa się nie kończy. Statystyka polska wykazuje takie grupy towarów wywiezionych w r. 1937 do Indyj Holenderskich, których wcale w statystyce holenderskiej pod rubryką przywozu nie dostrzegamy. Są to grupy X, III, V, IX, XII. Gdyby nawet przyjąć, iż pewna część towarów należących do tych grup ukrywa się w holenderskiej grupie: XV Andere goederen, — to będzie to ilość bardzo nieznaczna. Jak wiemy zaś i ogólna wartość wywozu z Polski do Indyj Holenderskich, wykazana dla roku 1937 przez statystykę polską, a wynosząca 2.761.000 złotych, nie zgadza się z wartością towarów przywiezionych z Polski do Indyj Holenderskich, a wyróżnionych dla tegoż roku przez źródło holenderskie, gdyż wartość ta wynosi 1.211

[1]) p. Mały Rocznik Statystyczny, 1938, str. 219.

Rok 1937			
Wywóz z Polski do Indyj Holenderskich[1]		**Przywóz z Polski do Indyj Holenderskich[2]**	
w tysiącach złotych polsk.		w tysiącach flor. hol. (w nawiasach w złotych)	
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	830	V. Chemische voortbrenngselen geneesmiddelen, moststoffen, reukwerken en verfwaren . .	612 (1781)
XIII. Metale nieszlachetne i wyroby z nich . . .	790	XII. Metalen en niet in andere groopen opgenomen werken daarvan	362 (1053)
XIV. Maszyny i aparaty .	—	XIV. Machines, werktuigen, toestellen en gereedschappen, instrumenten, lampen, uurwerken en wapenen	5 (15)
XI. Papier i wyroby z niego	89	XI. Papier en papierwaren schrijf-kantoor-school-teeken en schilaarbehoeften	31 (90)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich . . .	517	X. Garens, manufacturen, touw en touwwerk, kleederen en modewaren	120 (349)
XVIII. Kapelusze, parasole, laski, artykuły mody	20	VIII. Hout, kurk, plantaardig vlechtenmateriaal en werken daarvan, meubelen	72 (203)
X. Drewno, wyroby koszykarskie	252	—	—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego	74	—	—
V. Przetwory spożywcze .	76	—	—
IX. Kauczuk i wyroby . .	91	—	—
XII. Wyroby ceramiczne, szklane	15	—	—
XIX. Wyroby różne nie objęte działami	7	XV. Andere goederen . . .	6 (17)

[1]) Źródło: Handel zagraniczny R. P. i W. M. Gdańska, Styczeń 1939. Główny Urząd Stat. R. P. Warszawa 1939, str. XXII.

[2]) Źródło: In-en Uitvoer van Nederlandsch-Indië 1937. Laden van herkomst en bestemming. (Voorloopige cijfers). Medeelingen van het Central Kantoor voor de Statistiek. No. 153. Departement van Ekonomische Zaken. Batawia 1938, str. 58-59.

florenów holenderskich czyli 3.524.000 złotych. Różnica jest wielka, bo aż 763.000 złotych na korzyść Polski.

Wnioski, jakie z tych zestawień wysnuć można, są następujące: 1. Dane statystyki handlowej polskiej nie zgadzają się z danymi statystyki indoholenderskiej. 2. Różnice dotyczą nie tylko zestawień ogólnych, ale i szczegółowych. 3. Różnice te są różnicami bardzo daleko sięgającymi, gdyż mają nawet wpływ na charakter naszego bilansu handlowego z Indiami Holenderskimi. 4. W warunkach obecnych nie wiemy dokładnie, jaki jest handel Polski z Indiami Holenderskimi.

Pierwszy próbował wyjaśnić te rozbieżności konsul Z. Przybyłkiewicz. Napisał więc w cytowanej pracy (str. 55), iż „w statystykach indoholenderskich wyodrębniany jest jedynie eksport bezpośredni do Polski, import zaś bezpośredni z Polski, jako małoznaczący, nie jest podany i włącza się go do pozycji „inne kraje europejskie". Jak wiemy, w ostatnich latach już się to nie dzieje. Wobec wzrostu obrotów handlowych Indyj Holenderskich z Polską, Polska figuruje we wszystkich zestawieniach jako osobny kontrahent. Co innego czy tylko z importem lub eksportem bezpośrednim. Z przytoczonych danych mamy pełne prawo wnosić, że nie poprzestaje się na imporcie i eksporcie bezpośredniu.

Przyczyna tego stanu rzeczy leży, jak sądzę, w tym, że statystyki podają w obu wypadkach także import czy eksport pośredni, a więc dokonany za pośrednictwem Holandii. Te pośrednie importy czy eksporty psują cały obraz. Ponieważ nie zgadzają się ze sobą zarówno wartości importu z Indyj Holenderskich do Polski jak wartości eksportu z Polski do Indyj Holenderskich, przeto należy przyjąć za pewnik, iż pośrednictwo działa w jednym i w drugim obrocie. Jeżeli zatem statystyka handlowa polska notuje, iż w roku 1937 wywieziono towarów za 2.761.000 zł, a statystyka indoholenderska podaje, iż przyszło do Indyj Holenderskich w tym roku towarów z polskiego obszaru celnego aż za 3.524.000 złotych, to widocznym jest, iż część towarów dostała się do Indyj Holenderskich na drodze reeksportu towaru polskiego z Holandii. Trudno bowiem przypuścić, ażeby mogła temu być winna inna przyczyna (obejście przepisów cłowych itp.). Nasz wywóz do Indyj Holenderskich jest w istocie mniejszy niż wykazują źródła indoholenderskie.

Ale to samo zachodzi, gdy badamy import z Indyj Holenderskich do Polski. Tu właśnie, na przykładzie wartości towarów przywiezionych do Polski, przekonujemy się, jak wielkie zachodzą różnice. Np. w r. 1937 przywieziono do Polski towarów według statystyki indoholenderskiej za 664.000 złotych, a według statystyki polskiej za 18.949.000 złotych, czyli trzy razy więcej. Cały więc szereg towarów (kauczuk, herbata i i.), które w pojęciu eksportera indoholenderskiego nie były przeznaczone do Polski, tylko szły do wielkich składów hurtowych w Amsterdamie czy Rotterdamie, zostało przez statystykę polską zanotowanych jako towary indoholenderskie. Prawdopodobnie zachowały swoje opakowanie, a może nawet inne cechy towaru indoholenderskiego. Dyspozycja tymi towarami nastąpiła jednak dopiero w Holandii. Wiadomo bowiem, że taki jest uświęcony zwyczaj holenderski, iż Indie produkują, ale kraj macierzysty handluje. Ale podobnie jest i z eksportem do Indyj Holenderskich. Dystrybuentami towaru do Indyj są znowu

wielkie firmy eksportowe w kraju macierzystym. One to prawdopodobnie — przydzielają Indiom towary, które na drodze obrotów bezpośrednich z Polską dostały się do Holandii. Podają przy tym kraj, z którego te towary pochodzą. I tu — według wszelkiego prawdopodobieństwa — leży źródło nie tylko nieporozumienia, ale niedopuszczalnej na przyszłość nieścisłości.

W interesie przeto obu państw i narodów leży, ażeby te nieścisłości usunąć i ażebyśmy nareszcie wiedzieli, jaki jest handel Indyj Holenderskich z Polską i Polski z Indiami. Wdzięczne tu otwiera się pole dla ministerstw handlu w obu krajach i dla Izb Handlowych polsko-holenderskich.

Indie Holenderskie są osobnym obszarem cłowym. Nie mogą tedy być traktowane razem ze swym krajem macierzystym, nawet w przypadku, gdy kraj ten pośredniczy w handlu z Indiami. Ta zasada winna zatem być wysunięta przede wszystkim na czoło. Jako drugą zasadę podnosimy konieczność rozróżnienia w deklaracji cłowej obu krajów bezpośredniego importu czy eksportu towarów. Przez import i eksport bezpośredni między dwoma krajami, rozumieć należy przywóz i wywóz towarów adresowanych przez nadawcę jednego kraju do odbiorcy w drugim kraju. O ile w przypadku tak pojętego importu czy eksportu bezpośredniego zachodzi potrzeba pośrednictwa, to będzie to w każdym razie pośrednictwo czysto zewnętrzne, np. komunikacyjne, ale nie istotne, polegające na przesortowaniu towaru lub innym dysponowaniu nim. Można także próbować odróżniać kraj pochodzenia towaru i kraj wyprodukowania towaru. Nie zawsze bowiem kraj pochodzenia towaru zgadza się z krajem wyprodukowania towaru.

Wydaje mi się, że tą drogą będzie można dojść do wyjaśnienia, jakie są istotne obroty handlowe już nie tylko Polski z Indiami Holenderskimi, ale także Polski z Holandią. Jak się bowiem pokazuje, obroty nasze z Indiami Holenderskimi pozostają w ścisłym związku z naszym handlem z Holandią. Nie wątpię, że znaleźć się mogą jeszcze inne sposoby zapobieżenia tym niejasnościom, które w interesie obu krajów pozwoliłem sobie krótko oświetlić.

PORTUGALIA WOBEC PROBLEMU KOLONIALNEGO

LE PORTUGAL ET LE PROBLÈME COLONIAL

Marian Paszkiewicz
Lizbona

W obecnej fazie sprawy nowego podziału kolonij, opinia publiczna Portugalii zachowuje postawę spokojną. Stanowi to uderzający kontrast z objawami podrażnienia i niepokoju, jakie można było zaobserwować parę miesięcy temu, gdy z okazji podróży europejskiej ministra wojny Unii Południowo-Afrykańskiej, Pirowa, w kołach paryskich i londyńskich wysuwano najrozmaitsze rozwiązania na wypadek ultymatywnego postawienia przez Niemcy żądań kolonialnych. Obecnie, ani zapowiedzi, że rok bieżący przechodzić będzie pod znakiem kolonij, ani tu i ówdzie odzywające się jeszcze głosy o konieczności załatwienia sprawy przy udziale wszystkich państw kolonialnych, nie wywołują w opinii portugalskiej głębszego wrażenia.

Sytuacja Portugalii w obliczu rozgrywki, której pierwszymi zwiastunami zdają się być „naturalne dążenia" Włoch, uważana jest za dobrą. Wpłynął na to zbieg następujących okoliczności.

W opinii portugalskiej utrwaliło się przekonanie, że rewindykacje niemieckie ograniczają się do obszarów utraconych przez Rzeszę. Portugalia nie brała udziału w likwidacji kolonij niemieckich, sprawa więc powrotu tych kolonij do Niemiec wcale jej nie dotyczy. Jest to rozumowanie słuszne i dla uspokojenia opinii portugalskiej wystarczające, tym bardziej, że oparte jest ono w tym względzie na wynurzeniach prasy niemieckiej i samego Führera.

Lecz jeszcze silniej oddziałała w Portugalii zmiana stanowiska Anglii. Nieprzychylne nastroje lewicy angielskiej w związku z polityką portugalską w stosunku do stron wojujących w Hiszpanii, wyrażały się również w kampaniach prasowych za załatwieniem sprawy rewindykacyj niemieckich kosztem kolonij portugalskich. Niezależnie od tak jaskrawych objawów niezadowolenia pewnej części opinii angielskiej z powodu popierania przez Portugalię sprawy generała Franco, istniały pomiędzy oboma krajami — mimo aliansu — poważne nieporozumienia, a w każdym razie rozbieżności, tak w ocenie właściwego charakteru wojny hiszpańskiej, jak i w wyborze odpowiedniej polityki w stosunku do Hiszpanii.

Konieczność zwycięstwa gen. Franco miała, od samego początku wojny, znaczenie niezwykle doniosłe dla Portugalii, gdyż w wyniku tej wojny krył się i los obecnego reżimu portugalskiego i trwałość granicy portugalsko-hiszpańskiej. Nie mógł więc rząd portugalski iść ślad w ślad za polityką angielską, która, obejmując sprawy hiszpańskie pod kątem interesów całego Imperium,

nie zawsze wysuwała na pierwszy plan swych zainteresowań iberyjskich ochronę spraw portugalskich, narażonych niewątpliwie na szwank w razie zwycięstwa „czerwonych". W tym dwuletnim okresie stosunków portugalsko-angielskich mogła istotnie panować w Portugalii niepewność co do zachowania się Anglii w razie zaostrzenia się problemu kolonialnego w polityce europejskiej.

Jednak po konferencji w Monachium, nastąpił w stosunkach pomiędzy Anglią a Portugalią szybki i bardzo pomyślny zwrot. Kryzys wrześniowy uwypuklił znaczenie strategiczne Portugalii w ewentualnej wojnie pomiędzy blokami, których interesy starły się przy stole konferencji monachijskiej. Pod auspicjami pacyfistycznej polityki Chamberlaina został ożywiony wiekowy alians, nie tylko przez obupólne zapewnienia o nierozerwalnej przyjaźni, łączącej oba kraje, lecz i przez bardzo konkretne prace wojskowej misji angielskiej w kierunku wyzyskania położenia Portugalii na szlaku imperialnych komunikacyj angielskich i atlantyckich połączeń pomiędzy Francją a Północną Afryką.

Z drugiej strony, rząd angielski w dyskusji w Izbie Gmin nad interpretacją gwarancyj przyznanych Portugalii w traktacie Windsorskim z 1899 r., wyjaśnił, że zapewnienia co do nietykalności terytorium portugalskiego, zawarte w tym traktacie rozciągają się również na zamorskie posiadłości Portugalii. Tym samym straciła wszelkie znaczenie — co również podkreślił angielski podsekretarz stanu Buttler — wcześniejsza umowa angielsko-niemiecka (Salisbury—Hatzfeld) z 1898 r., która postanawiała podział kolonij portugalskich na sfery wpływów Niemiec i Anglii. Oświadczenie reprezentanta rządu angielskiego w Izbie Gmin ma o tyle znaczenie, że taka interpretacja traktatu Windsorskiego nie rozumiała się sama przez się, gdyż już po zawarciu tego traktatu Anglia uważała za możliwe nawiązanie nowych rokowań o podział kolonij portugalskich. Rokowania te prowadzone w Londynie przez ambasadora Rzeszy, ks. Lichnowskiego, zerwane zostały tuż przed wybuchem Wielkiej Wojny.

Nie bez znaczenia dla całkowitego odprostowania się opinii portugalskiej wobec problemu kolonialnego, była usilna praca premiera Salazara nad rozbudzeniem świadomości kolonialnej i całkowitym stopieniem jej ze świadomością narodową portugalczyków. W nacjonalistycznej ideologii „Nowego Państwa" zamorski pierwiastek duszy portugalskiej został wyniesiony na szczebel najwyższy, a bardzo wytężona propaganda wewnętrzna i zagraniczna przypomina swoim, a uczy obcych, że metropolia i kolonie to jedna nierozerwalna całość, i że Portugalia „nie jest małym krajem", gdyż jak wskazuje mapka wydana staraniem lizbońskiego „Sekretariatu Propagandy", obejmuje obszar odpowiadający w Europie mniej więcej obszarowi Hiszpanii, Francji, Niemiec, Czecho-Słowacji, Węgier, Rumunii i Polski razem wziętych.

KRONIKA MORSKA I KOLONIALNA
CHRONIQUE MARITIME ET COLONIALE

Porty polskiego obszaru celnego w r. 1938 — Stan polskiej floty handlowej — Kolonie a Niemcy — Francja wobec rewizjonizmu kolonialnego — Polskie postulaty kolonialne — Sejm i Senat wobec polskich potrzeb kolonialnych — Sprawa emigracji żydowskiej — Konferencja importowa — Opinia francuska wobec polskich postulatów kolonialnych.

Wobec zakończenia roku podajemy na wstępie dane o obrotach towarowych portów polskiego obszaru celnego.

Łączne zamorskie obroty towarowe tych portów wyniosły w r. ub. — 16.300.733 ton wobec 16.206.951 ton w 1937 r. Nastąpiła więc pewna stabilizacja przeładunku, gdyż kwota wzrostu wynosi tylko niecałe 100 tys. t w liczbach absolutnych i 0,6% w liczbach stosunkowych. Nieznaczne zmiany wykazują również globalne liczby obrotów w każdym z portów.

Przeładunek w Gdyni wyniósł bowiem w r. ub. 9.173.438 t, co w porównaniu z r. 1937 daje zwyżkę o 167.262 t, tj. o 1,9%, w Gdańsku natomiast 7.127.295 t, co stanowi spadek o 73.480 t, tj. o 1,0%.

Wyżej przedstawiony wynik pracy portów polskiego obszaru celnego w r. 1938 nie może być oceniony negatywnie, o ile uwzględni się bardzo silną tendencję zniżkową w handlu światowym, a zarazem skurczenie się liczb tranzytu czesko-słowackiego, jakie nastąpiło w ostatnim kwartale ub. r. pod wpływem wypadków politycznych.

Podobnie jak liczby ogólnych obrotów, również liczby importu i eksportu w obu portach nie wykazują większych zmian. W r. 1938 łączny import polskich portów wyniósł 3.090.495 t i był o 143.436 ton mniejszy niż w 1937 r., łączny wywóz natomiast 13.210.238 t tzn. był o 237.218 t większy niż w r. 1937.

Spadek importu spowodowany został przez zmniejszenie się liczb przywozu w porcie gdyńskim, które wyniosło 191.468 t, czyli więcej o 48.032 t od ogólnego spadku obrotów importowych w obu portach. Odpowiadało to oczywiście jednoczesnemu zwiększeniu się o takąż kwotę przywozu przez port gdański.

Przeciwną tendencję widzimy przy kształtowaniu się wywozu w każdym z portów polskiego obszaru celnego. W Gdyni mianowicie wywóz wyniósł w r. ub. 7.646.902 t czyli był większy niż w 1937 r. o 358.730 t, tj. o 4,9%. W Gdańsku natomiast wywóz osiągnął liczbę 5.563.336 t, która była niższa od wywozu w 1937 r. o 121.512 t tj. o 2,2%.

Jeżeli chodzi o stosunek importu do eksportu, to w obrotach ogólnych obu portów uległ on nieznacznemu pogorszeniu, mianowicie udział importu spadł z 19,9% w 1937 r. do 18,9% w 1938 r. W Gdańsku mamy co prawda lekkie polepszenie struktury, wyrażające się zwiększeniem udziału importu z 21,1% na 21,9%, ale w porcie gdyńskim wystąpiła zmiana na niekorzyść importu, mianowicie udział przywozu w ogólnym obrocie zamorskim tego portu spadł z 19,1% do 16,6%.

Spadek liczb importu w Gdyni przypisać należy wyłącznie zmniejszeniu się przywozu złomu, które wyniosło 231 tys. ton, a więc przekroczyło kwotę globalnego zmniejszenia się importu przez ten port.

Udział portów w wymianie towarowej Polski z zagranicą wykazuje w ub. r. — wagowo biorąc — prawie pełną stabilizację: 77,7% wobec 77,9% w 1937 r.

Odmiennie kształtował się udział w wartości naszego handlu, obniżając się z 65,9% na 62,7%. Spowodowane to jest przede wszystkim wzrostem wartości importu przez granice lądowe, zwłaszcza z Niemiec, jak i włączeniem do liczb naszej wymiany zagranicznej obrotów Zaolzia.

W wyniku spadku importu złomu przez port Gdyński i wzrostu przywozu niektórych wysokowartościowych towarów wzrosła stosunkowo znacznie przeciętna wartość 1 tony w przywozie przez ten port: wyniosła ona 537,7 zł wobec 488,9 zł w 1937 r.

Znacznie w r. ub. zwiększył się ruch statków w portach polskiego obszaru celnego. Ogólny ruch statków na wejściu w porcie gdyńskim wyniósł w 1938 r. — 6.498 statków o pojemności 6.506.045 nrt — wobec 5.766 statków o pojemności 5.638.318 nrt w 1937 r. W porcie gdańskim analogiczne liczby wyniosły: 6.601 statków o pojemności 4.768.757 nrt — wobec 5.935 statków o pojemności 4.025.712 nrt.

Przeciętna wielkość statku w Gdyni wyniosła 1.001 nrt — wobec 978 nrt, w Gdańsku zaś 722 nrt. — wobec 679 nrt.

* * *

W stanie polskiej floty handlowej nastąpiły w II półroczu 1938 r. pewne przesunięcia, stosunkowo niewielkie, wyrażające się zwiększeniem liczby statków rejestrowanych o 17 jednostek (statków o pojemności 20 brt i więcej, wpisanych do polskiego rejestru okrętowego w Gdyni i Gdańsku) i równoczesnym obniżeniem się tonażu o 4.623 brt i 3.495 nrt.

Obniżenie się ogólnego tonażu nastąpiło wskutek sprzedaży za granicę 2 statków, mianowicie: statku pasażerskiego Tow. „Gdynia—Ameryka L. Ż." — s/s „Polonia" (7.500 brt i 4.519 nrt), eksploatowanego dotąd na linii palestyńskiej, który przekroczył granicę wieku dla statków pasażerskich, oraz żaglowca z pomocniczym motorem „Elemka" (1.471 brt i 1.178 nrt). Prócz tego skreślone zostały z rejestru okrętowego 2 małe statki obsługi przybrzeżnej o łącznej pojemności 200 brt i 167 nrt.

W II półroczu ub. r. liczba statków zarejestrowanych powiększyła się o 21 jednostek, w tym 2 statki: towarowy do przewozu drzewa s/s „Lida" (wybudowany w 1938 r. na Stoczni Swan, Hunter and Wigham Richardson Ltd w Newcastle on Tyne w Anglii) o pojemności 1.387 brt i 771 nrt i bunkrowiec s/s „Progress" (600 brt i 519 nrt) zakupiony w Holandii (rok budowy 1926 - Rotterdam), oraz 19 statków rybackich ogólnej pojemności 2.561 brt i 1.079 nrt, w tym 3 trawlery parowe T-wa Połowów Dalekomorskich „Pomorze", 5 lugrów motorowych o pojemności 1.285 brt i 679 nrt, oraz 11 kutrów motorowo-żeglarskich typu „MIR" o łącznej pojemności 256 brt i 95 nrt, razem rybackich motorowych jednostek 1.541 brt.

Ogółem na dzień 1. I. 1939 tonaż statków zarejestrowanych o pojemności 20 brt i wyżej wyniósł 130 jednostek o łącznej pojemności 97.267 brt i 53.757 nrt.

Ponieważ na dzień 1.I.1939 nie wszystkie jednostki zostały już zarejestrowane— faktyczny stan floty handlowej w eksploatacji na ten dzień wynosił 153 jednostek o łącznej pojemności 102.088 brt i 56.294 nrt, w tym parowców 57 o łącznej pojemności 60.168 brt i 32.950 nrt, motorowców i żaglowców z pomocniczymi motorami 83 o łącznej pojemności 40.208 brt i 21.861 nrt oraz 12 jednostek innych o łącznej pojemności 1.712 brt i 1.483 nrt.

Ponadto na dzień 1.I. 1939 znajdowało się w budowie, nie licząc kutrów rybackich — 11 statków o łącznej pojemności 36.300 brt.

* * *

Problem rewizjonizmu kolonialnego niewątpliwie nabiera wciąż na aktualności, mimo że marcowe wypadki polityczne w środkowej Europie chwilowo tu przykuły uwagę powszechną.

Niemcy przy każdej okazji podkreślają swe żądania kolonialne. Uczynił to m. in. gen. von Epp, kierownik niemieckiej ligi kolonialnej i statthalter Bawarii, na posiedzeniu komisji polityki gospodarczej partii narodowo-socjalistycznej w styczniu br. w Monachium. „Wieczne prawo mnożenia życia — powiedział — wymaga w tych samych rozmiarach powiększania przestrzeni tych narodów które wzrastają, podobnie jak prawa naturalne ekonomii zmierzają, prędzej czy później do przywrócenia równowagi. Negacją żywotnych konieczności rasy i narodu jest identyfikowanie z agresją przeciw pokojowi światowemu słusznych rewindykacyj niemieckich".

„Pilną potrzebą Niemiec jest — zakończył gen. v. Epp — dopełnienie koloniami sił gospodarczych ojczyzny".

30 stycznia br. kanclerz Hitler wygłosił w Reichstagu swą wielką mowę. Znalazł się tam i ustęp poświęcony żądaniom rewindykacyjnym Rzeszy. „Przyznano prawo samostanowienia o sobie nawet najbardziej prymitywnym szczepom murzyńskim — oświadczył kanclerz Hitler — i z tego powodu odmówiono Niemcom zwrotu ich posiadłości kolonialnych pod pozorem, iż sprzeciwiałoby się to woli ich mieszkańców. Ale, przyznając prawo samostanowienia o sobie plemionom murzyńskim, omieszkano zastosowanie tej zasady wobec narodu niemieckiego".

I dalej Hitler utyskiwał, że „rabunek kolonij niemieckich był moralnym bezprawiem, pod względem gospodarczym był oczywistym szaleństwem, politycznie może być określony jako niedorzeczność. Faktycznie zagadnienie to z końcem wojny postawione było jeszcze bardziej ostro, aniżeli przed wojną. Można to określić zupełnie krótko. Jak można w sposób rozumny i uczciwy zapewnić wszystkim wielkim narodom udział w bogactwach świata. Nikt nie mógł poważnie przypuszczać, aby na czas dłuższy można było 80-milionową masę niemiecką zepchnąć do położenia pariasów i zmusić do wiecznego milczenia. Ma to znaczenie nie tylko dla Niemiec, ale również dla wszystkich narodów, znajdujących się w podobnym położeniu. Jasnym jest bowiem: albo bogactwa świata będą dzielone siłą, a wówczas podział ten będzie korygowanym od czasu do czasu znowu siłą — albo też podział ów nastąpi na zasadzie słuszności, a więc i rozsądku, a wówczas słuszność i rozsądek muszą się liczyć ze sprawiedliwością i celowością".

„Sytuacja jeżeli chodzi o Niemcy — mówił dalej Hitler — jest zupełnie jasna. Rzesza liczy 80 milionów ludzi. Wielkie niemieckie posiadłości kolonialne zostały zrabowane i to wbrew uroczystym zapewnieniom Wilsona. Pretekst, że te posiadłości kolonialne nie miały w gruncie rzeczy żadnego znaczenia, mógłby prowadzić tylko do tego, aby je nam z lekkim sercem zwrócić. Pozór, iż to nie jest możliwe, ponieważ Niemcy nie wiedziały co zrobić z koloniami, jest po prostu śmieszny. Niemcy mogły rozwijać swe posiadłości kolonialne w ciągu stosunkowo krótkiego czasu i nie znajdowały się przed wojną w obliczu palącej potrzeby. Dalszy pretekst, że posiadłości kolonialne nie mogą być zwrócone, ponieważ Niemcy otrzymałyby przez to pozycję strategiczną, jest niesłychaną próbą zakwestionowania narodowi zasadniczego prawa. Niemcy potrzebują swoich kolonij nie dlatego, ażeby tam wystawiać sobie armie — do tego wystarczy liczebność naszej własnej rasy — ale potrzebują ich do gospodarczego odciążenia. Wszystkie te argumenty wykazują, że chodzi tutaj w gruncie rzeczy o zagadnienie siły, w którym rozsądek i sprawiedliwość nie grają żadnej roli".

W dalszym ciągu swego przemówienia kanclerz Hitler nawiązał do sprawy rozbrojenia. „W roku 1933 i 1934 — mówił — proponowałem rozumne ograniczenie zbrojeń. Odniosły one ten sam skutek, co i żądania zwrotu zrabowanych kolonij niemieckich. Gdy dziś genialni mężowie stanu i politycy innych krajów uczynią bilans zysków ze swej uparcie bronionej przewagi zbrojeń i kolonialnego stanu posiadania, to wtedy przekonają się, że koszty ich zbrojeń w porównaniu do cudownych, Niemcom odebranych kolonij, są grubo przepłacone. Byłoby gospodarczo dużo mądrzej zejść z drogi międzynarodowych zbrojeń, które przynoszą olbrzymie dywidendy jednostkom, a nakładają na narody wielkie ciężary. Szacuję, że trzy miliony kilometrów kwadratowych niemieckich posiadłości kolonialnych, które przypadły Anglii i Francji w związku z odrzuceniem niemieckich politycznych i wojskowych żądań równouprawnienia, samą Anglię tylko w krótkim czasie kosztowało ponad 20 miliardów złotych marek. Obawiam się, że koszt ten w krótkim czasie jeszcze znacznie się powiększy. Jeżeli już dawniej kolonie niemieckie nie przynosiły żadnych dochodów, to obecnie w każdym razie kosztują za dużo. Walczymy o nasze istnienie, a inni o utrzymanie niesprawiedliwości, która im w dodatku nic nie przynosi".

Następnie Hitler oświadczył, że „Niemcy nie mają wobec Anglii i Francji żadnych żądań terytorialnych poza żądaniem swych kolonii".

Sprawa postulatów włoskich w Afryce nie została dotychczas rozwikłana i nadal stwarza nastrój niepewności w basenie śródziemnomorskim.

* * *

Problem rewizjonizmu kolonialnego niezmiernie niepokoi Francję. Wyjazd do Afryki Północnej premiera Daladiera w początku stycznia br. miał stać się zadokumentowaniem wagi jakie tereny te dla Francji posiadają.

A gdy dn. 26 stycznia br. zainicjowana została w Izbie Deputowanych debata poświęcona francuskiej polityce zagranicznej, wówczas min. Bonnet oświadczył, że „Francja nie dopuści, by naruszona została integralność imperium francuskiego", a we wniosku o wyrażeniu rządowi votum zaufania część tego wniosku, mówiąca o utrzymaniu całości imperium francuskiego i bezpieczeństwie dróg imperialnych, została przyjęta jednomyślnie.

Na posiedzeniu zaś Izby Deputowanych w dn. 3 lutego br. przyjęta została jednomyślnie następująca rezolucja: „Izba Deputowanych oświadcza uroczyście, że w tym samym stopniu co Francja kontynentalna również wszystkie inne części Imperium francuskiego i zamieszkująca je ludność znajdują się pod ochroną ojczyzny, że suwerenność Francji jest niepodzielna i że nie może być ona ani przekazana, ani ograniczona".

A gdy dn. 7 lutego br. senat francuski rozpoczął debatę nad polityką zagraniczną, min. Bonnet oświadczył, że cele polityki francuskiej są proste — polegają one przede wszystkim na ochronie Francji i imperium francuskiego. Bonnet ponownie tu podkreślił zasadę nienaruszalności terytorium Francji i imperium francuskiego.

Obawy o własne imperium kolonialne dają się słyszeć i w Holandii. W lutym np. w odpowiedzi na raport Parlamentu tyczący się budżetu Indyj Holenderskich, minister kolonij sprecyzował w odnośnym memoriale, że rząd holenderski jest zdania, że nie może być mowy w żadnym razie o odstąpieniu najmniejszej części holenderskich posiadłości zamorskich.

* * *

Problem kolonialny nabrał szczególnego napięcia w Polsce w kwartale ubie-

głym. Konieczność dopełnienia gospodarstwa narodowego, stworzenia lepszych warunków bytu dla pokolenia żyjącego i pokoleń przyszłych — każe kłaść szczególny nacisk na zagadnienie kolonialne.

W końcu stycznia br. udzielił w tej sprawie wywiadu p. Pauly Le Cler, przedstawicielce News-Paper Alliance i „Daily Telegraph" — minister J. Beck. Na postawione mu pytanie — jaką rolę odgrywa w polskiej polityce zagadnienie kolonij, min. Beck odpowiedział: „Polska interesuje się problemem kolonij z dwóch względów: poszukuje terenów dla emigracji i źródła surowców dla swego przemysłu. W obecnej chwili, wychodząc z tych założeń, Polska poszukuje współpracy z krajami, posiadającymi obszary kolonialne".

Dobitnie o naszych potrzebach kolonialnych wypowiedział się gen. broni K. Sosnkowski w czasie uroczystości wcielenia okrętu podwodnego ORP „Orzeł" do polskiej floty handlowej w dn. 10 lutego w Gdyni. „Ważne zagadnienia mamy do rozwiązania na terenie międzynarodowym: Polska, kraj pozbawiony wielu niezbędnych surowców, kraj o wielkim przyroście naturalnym, kraj, który już cierpi silnie i z powodu przeludnienia wsi, i na skutek całkowitego prawie zamknięcia możliwości emigracyjnych, kraj gdzie kwestia żydowska przybiera z dnia na dzień na ostrości w wyniku nieuniknionych nieódraczalnych procesów socjologicznych i ekonomicznych, Polska nie może pozostać bierną i obojętną wobec zagadnień kolonialnych".

Sprawa kolonij znalazła oddźwięk i w pracach Obozu Zjednoczenia Narodowego.

Rada Naczelna Obozu Zjednoczenia Narodowego na posiedzeniu w dn. 1 marca 1939 uchwaliła następujące tezy kolonialne:

1. Polska musi posiadać dostęp do obszarów kolonialnych na równi z innymi wielkimi państwami Europy.

Dążenia narodu polskiego do udziału w eksploatacji kolonij wypływają ze sytuacji ludnościowej i podstawowych potrzeb gospodarczych naszego państwa oraz z jego położenia geograficznego.

Udział Polski w posiadaniu należycie rozległych kolonij przyczyni się do rozwoju pozytywnej współpracy międzynarodowej i do utrwalenia pokoju powszechnego.

2. Obecne warunki gospodarcze Polski, będące w dużej mierze wynikiem odcięcia jej od źródeł surowców, utrudniają normalny rozwój kraju i hamują naturalny przyrost ludności polskiej, o którą dbałość jest przyrodzonym prawem narodu. Celem polityki kolonialnej winno być osiągnięcie warunków ekonomicznych, zapewniających nie tylko utrzymanie przyrostu naturalnego na poziomie istniejącym, lecz także powiększanie go.

3. Naturalne prawo do życia uprawnia i zmusza Polskę do domagania się udziału w eksploatacji terenów kolonialnych, które by utworzyły możliwości wykorzystania względnego nadmiaru ludności tak, aby osadnictwo odbywało się bez strat gospodarczych i społecznych, jakie Polska ponosi skutkiem odpływu emigrantów polskich do krajów obcych.

W nawiązaniu do powyższego twierdzenia O. Z. N. kategorycznie przeciwstawia się marnowaniu etnicznie polskiego elementu ludnościowego przez dopuszczenie wolnej emigracji do krajów, w których ulega on wynarodowieniu, a nawet prześladowaniu.

4. Polskie postulaty kolonialne opierają się na następujących założeniach:

a) Na kuli ziemskiej, a w szczególności w Afryce istnieje jeszcze duża ilość ziemi, której intensywne zagospodarowanie i zaludnienie mogłyby odbywać się z pożytkiem dla powszechnego rozwoju kultury i cywilizacji.
b) Posiadanie obszarów kolonialnych nie powinno być wynikiem przypadkowego najczęściej pierwszeństwa

w ich opanowaniu i przywilejem nielicznej grupy państw, które nie są w stanie ich zaludnić i ograniczają się niemal wyłącznie do ich niedostatecznej eksploatacji.

c) Prawo do ziemi powinno służyć przede wszystkim narodom, które ziemi tej istotnie potrzebują, a ze względu na swój dynamizm ludnościowy i umiejętności kolonizatorskie zdolne są do bezpośredniej własnej pracy nad zagospodarowaniem terenu.

5. Polacy posiadają w wysokim stopniu uzdolnienia i kwalifikacje do gospodarczego urządzenia terenów nie zaludnionych. Świadczy o tym pionierski wysiłek cywilizacyjny milionowych rzesz naszych emigrantów w Ameryce Południowej oraz na innych kontynentach.

6. Domaganie się terenów kolonialnych dla Polski jest zagadnieniem samodzielnym i nie przesądza starań o tereny emigracyjne dla ludności żydowskiej.

7. Aczkolwiek kolonialne postulaty Polski w zakresie gospodarczych i demograficznych potrzeb kraju mogą w pełni zaspokoić tylko obszary, nad którymi Polska wykonywać będzie władzę suwerenną, to jednak należy, jako konkretne pierwsze zadanie, wykorzystać możliwości uzyskania bezpośredniego dostępu do terenów kolonialnych również w innych formach.

Każda z tych form musi jednak zawierać w sobie możność swobodnego rozwoju narodowego dla Polaków i zapewnić stronie polskiej konieczne uprawnienia prawno-publiczne. Musi również zapewnić Polsce rzeczywiste korzyści gospodarcze.

8. Za tereny kolonialne, mogące zabezpieczyć interesy Polski, Obóz Zjednoczenia Narodowego uzna tylko takie tereny, które obejmą ziemie zdatne do osadnictwa oraz do eksploatacji pod kątem widzenia potrzeb surowcowych kraju, a więc mogące stanowić gospodarcze uzupełnienie obszaru Rzeczypospolitej Polskiej.

9. Brak, względnie niedostateczne zasoby wielu surowców w Polsce i niemożność zastąpienia wszystkich brakujących namiastkami, wykluczają samowystarczalność surowcową Polski i stawiają nasz kraj w sytuacji, nazbyt uzależniającej go od zagranicy. Fakt ten winien stać się dla nas jednym z najważniejszych bodźców w wysiłkach do uzyskania kolonij, których posiadanie mogłoby ten nienormalny stan zmienić.

10. Niezależnie od realizacji zasadniczego postulatu uzyskania własnych źródeł surowców kolonialnych należy niezwłocznie przedsięwziąć kroki, zmierzające do usprawnienia dotychczasowego sposobu zaopatrywania Polski w surowce przywożone z zagranicy oraz do uniezależnienia handlu tymi surowcami od kontroli i pośrednictwa obcego w zakupie, przeróbce i dowozie. Drogę, prowadzącą do wypełnienia tego założenia, widzi O. Z. N. w realizowaniu następujących wytycznych:

a) Należy popierać zakładanie polskich przedsiębiorstw importujących, przerabiających i rozdzielających surowce oraz stwarzających zapasy surowcowe wewnętrzne i tranzytowe.

b) Należy podjąć planową akcję tworzenia polskich przedsiębiorstw produkcji surowców w krajach nas interesujących oraz wzmocnić akcję popierania pionierskiej działalności gospodarczej przedsiębiorstw, prowadzących handel z terenami kolonialnymi.

c) Należy popierać rozbudowę polskiej floty handlowej, a zwłaszcza pobudzać prywatną inicjatywę do tworzenia rodzimej żeglugi dla wywozu polskich towarów i przywozu surowców.

A ponadto: w celu przygotowania rynku polskiego dla zbytu produkcji przyszłych obszarów kolonialnych, należy już w chwili obecnej tak przygoto-

wać polski aparat handlowy, aby przyszła polska produkcja kolonialna mogła z łatwością zastąpić produkcję obcą.

11. Usprawnienie i spolszczenie naszego handlu surowcami jest sprawą nie cierpiącą zwłoki.

12. Polskie dążenia kolonialne, będące przejawem żywotnych potrzeb i troski o przyszłość narodu polskiego są jednym z najważniejszych czynników polskiej racji stanu. Zawierają one w sobie cechę zdobywczości, wymagającą od całego narodu trwałej akcji ofensywnej.

Idea kolonialna stanowi wartość twórczą, która winna być rozwijana na każdym odcinku życia społecznego.

13. Dla pogłębienia wśród społeczeństwa polskiego świadomości idei kolonialnej należy w zakresie akcji społecznej skoordynować działalność propagandową. Zagadnienie kolonialne należy wprowadzić do programu wychowawczego we wszystkich organizacjach młodzieży, a ponadto należy propagować gromadzenie funduszów na rozwijanie dalszej działalności kolonialnej.

14. Na terenie politycznym O. Z. N. realizować będzie wytyczne programu kolonialnego w pracach parlamentarnych, traktując tę kwestię jako część programu państwowego.

15. W obliczu zadań, jakie nas czekają na obszarach zamorskich potrzebne jest natychmiastowe rozwinięcie naukowych badań terenów oraz systematyczne szkolenie młodzieży, teoretyczne i praktyczne w odpowiednich dziedzinach.

O. Z. N. uważa, że winna być podjęta akcja w kierunku planowego rozwoju w kraju studiów i wykładów w zakresie wiedzy kolonialnej i utworzenia w tym celu potrzebnych placówek naukowych i szkolnych, a w szczególności instytutu naukowo-badawczego spraw kolonialnych, jako też poparcia badań i prac polskich uczonych i praktyków na tematy kolonialne.

16. Dla zrealizowania wymienionych wyżej celów konieczne jest, aby sprawy związane z zagadnieniami surowców, handlem i ekspansją zamorską, załatwiane w kilku ministerstwach i innych instytucjach państwowych zostały skoncentrowane w nich we właściwych departamentach, działających w oparciu o biuro spraw kolonialnych, które miałoby za zadanie koordynację poszczególnych czynności, oraz wspólne ustalanie dyrektyw ich działalności.

17. O. Z. N. uważa, że akcja kolonialna w Polsce, jako znajdująca się jeszcze w stadium początkowym wymaga ze strony społeczeństwa i państwa szczególnie troskliwej opieki i poparcia.

18. Rada Naczelna O. Z. N. stwierdza, iż w akcji kolonialnej i przy jej najszerszym poparciu w pierwszym szeregu winni znaleźć się wszyscy członkowie O. Z. N.

W poprzedniej kronice donosiliśmy o interpelacji szefa O. Z. N. gen. Skwarczyńskiego w sprawie żydowskiej. Obecnie podajemy odpowiedź premiera gen. Sławoja Składkowskiego na tę interpelację udzieloną w dniu 21 stycznia b. r. „Odpowiadając na interpelację pos. St. Skwarczyńskiego i tow. w sprawie środków zmierzających do podjęcia i przeprowadzenia masowej emigracji żydowskiej w celu radykalnego zmniejszenia ilości Żydów w Polsce, mam zaszczyt zakomunikować co następuje:

„Rząd Rzeczypospolitej jest zgodny z poglądem PP. interpelantów, że dla rozwiązania kwestii żydowskiej w Polsce jedynym z najważniejszych środków jest wydatne zmniejszenie liczby Żydów przez emigrację. Emigracja ta jest niezbędna nie tylko ze względów politycznych, lecz przede wszystkim populacyjnych i gospodarczych, procesy gospodarcze bowiem i układ struktury zawodowo-społecznej ludności musi być i będzie przystosowany do miary odpowiedzialności Narodu Polskiego za losy Państwa“.

„Faktem jest, że przeludnienie wsi powoduje pęd ludności wiejskiej ku miastom i przyśpiesza w ten sposób nieuchronny proces unarodowienia miast, przemysłu, rzemiosła i handlu Polski“.

„Należy stwierdzić, że postulat intensywnego wzmożenia emigracji żydowskiej z Polski jest stawiany jednolicie przez całą opinię polską.

„W oparciu o tę opinię Rząd Rzeczypospolitej, świadom tego, że obecny stan realizacji tego postulatu najzupełniej nie odpowiada interesom Narodu i Państwa polskiego, uczyni wszystko, aby wytworzyć warunki, umożliwiające zwiększenie tej emigracji“.

„Ludność żydowska w Polsce ujawnia silne dążenie do emigracji, istnieją również na świecie liczne i chłonne tereny imigracyjne, które posiadają odpowiednie warunki dla imigracji żydowskiej. Wobec tego spadek liczby emigracji żydowskiej z Polski z niemal 70 tysięcy rocznie przed wojną, kiedy emigracja ta miała charakter najzupełniej naturalny, do niespełna 10 tysięcy w ostatnich latach, należy uznać za zjawisko wysoce niebezpieczne. Przyczyn tego zjawiska doszukiwać się należy w trudnościach natury zewnętrznej. Trudności te zaś nabierają szczególnie jaskrawego zabarwienia, jeśli się zważy, że w roku bieżącym wskutek przypływu uchodźców żydowskich obywateli polskich, wytworzyła się nawet tak paradoksalna sytuacja, że właśnie Polska, klasyczny kraj emigracji żydowskiej, stała się krajem żydowskiej imigracji“.

„Rząd zdając sobie z tego stanu rzeczy sprawę, dąży drogą właściwych posunięć na terenie międzynarodowym, aby uzyskać tereny imigracyjne dla ludności żydowskiej z Polski zwłaszcza na obszarach należących do tych państw, które z tytułu swojej roli w polityce światowej oraz na podstawie swego terytorialnego stanu posiadania mogą się skutecznie przyczynić do pozytywnego rozwiązania tego problemu“.

„Rząd Rzeczypospolitej wyraża przy tym przekonanie, że akcja ta będzie musiała dać pozytywne wyniki; nie może zaś zgodzić się z takim postawieniem kwestii, że możliwości imigracyjne niektórych państw mogą się otwierać tylko pod wpływem katastrof raz po raz dotkliwie doświadczających naród żydowski. Zbyt poważne interesy o charakterze międzynarodowym są zaangażowane w pozytywnym rozwiązaniu kwestii żydowskiej, aby partykularne interesy poszczególnych państw miały stać na przeszkodzie rozwiązania najważniejszego elementu problemu emigracji żydowskiej tj. znalezienie odpowiednich na ten cel terenów”.

„Temu zagadnieniu jest poświęcona główna uwaga Rządu. Już w r. 1936 Polska wysunęła pierwsza na terenie międzynarodowym zagadnienie emigracji żydowskiej, jako jedno z najważniejszych w całokształtcie doniosłego problemu wznowienia naturalnych międzypaństwowych procesów migracyjnych. Rząd Rzeczypospolitej, mając pozytywny stosunek do sprawy żydowskiej emigracji do Palestyny, jako jednego z głównych terenów imigracyjnych, czemu dawał niejednokrotnie wyraz zarówno na terenie zewnętrznym jak i w praktycznej polityce emigracyjnej, zdaje sobie jednak sprawę, że Palestyna jako teren imigracyjny może tylko częściowo zaspokoić istniejące potrzeby. Z tego też względu Rząd nie ustaje w dążeniu do uzyskania innych możliwości emigracyjnych dla przyśpieszenia i wzmożenia emigracji żydowskiej z Polski. Rząd Rzeczypospolitej wyraża pewność, że zarówno krajowe i zagraniczne czynniki żydowskie dołożą we własnym interesie wszelkich starań, aby wspomniane wyżej posunięcia naszego państwa osiągnęły należyty rezultat”.

„W związku ze sprawą uzyskania nowych lub rozszerzenia istniejących rynków imigracyjnych pozostają inne problemy emigracyjne jak sprawa finansów

dla realizacji programu emigracyjnego, uregulowania kwestii transferu likwidowanego mienia oraz kapitału itp. Toteż Rząd w kompetentnych Ministerstwach, z Min. Spraw Zagranicznych na czele, w pełnym zrozumieniu wagi sprawy, już teraz pracuje nad szczegółowym przygotowaniem każdego z nasuwających się zagadnień, tak, aby rozwiązanie sprawy żydowskiej nie było opóźnione żadnymi hamulcami których usunięcie zależne jest od Rządu".

Wiele miejsca sprawom surowcowo-kolonialnym i emigracyjnym poświęcono w r. b. w naszych Izbach ustawodawczych.

Dnia 20 stycznia b. r. pod obrady Komisji Budżetowej Sejmu wszedł budżet M. S. Z. Referent tego budżetu, przewodniczący Komisji Budżetowej, wicemarszałek Sejmu dr L. Surzyński w referacie swoim poruszył między innymi sprawy emigracyjne i surowcowo-kolonialne.

Wicemarszałek Surzyński omówił sprawę naszej emigracji, w szczególności zaś wskazał na ciężkie warunki, w jakich znajduje się nasze osadnictwo w Brazylii, a następnie przeszedł do tak istotnego dziś dla kraju zagadnienia, jakim jest problem emigracji żydowskiej.

„Problem żydowski — mówił wicemarszałek Surzyński — stał się dziś jednym z najbardziej palących zagadnień międzynarodowych. Zagadnienie żydowskie w Europie środkowej i wschodniej dyskutowane jest w świecie jako problem przesiedlenia kilku milionów Żydów. Faktycznie jednak zagadnienie to traktowane jest przez państwa zachodnie i zamorskie wyłącznie pod kątem widzenia uchodźców politycznych z Niemiec. Państwa te aczkolwiek mają zarówno terytorialne, jak gospodarcze i finansowe możliwości rozwiązania całokształtu sprawy żydowskiej, stanowiącej jedną z konsekwencji przeludnienia i ciasnoty gospodarczej starego kontynentu, ograniczają się do zacieśnienia zagadnienia i załatwiania tylko takich fragmentów, które narzucają się siłą żywiołową i przed których rozwiązaniem nie można się już uchylić taktyką bierności".

„Zaostrzenie sytuacji na odcinku uchodźców z jednej strony, a taktyka zamykania oczu na całokształt zagadnienia emigracji żydowskiej z drugiej strony, muszą oczywiście oddziaływać ujemnie na rozwiązanie problemu emigracji żydowskiej. W Polsce problem ten dzisiaj sprowadza się do konieczności wznowienia zahamowanej po wojnie emigracji żydowskiej w rozmiarach, odpowiadających potrzebom zarówno państwa, jak i ludności żydowskiej. Tymczasem w roku 1938 wskutek przypływu uchodźców z Niemiec, Polska, klasyczny kraj emigracji żydowskiej, stała się krajem imigracyjnym, do którego przypływa faktycznie zupełnie obcy element, z Polską ani językowo, ani tradycją, ani węzłami rodzinnymi nie związany. Paradoksalna sytuacja, która się w ten sposób wytworzyła, zaostrza oczywiście jeszcze problem emigracji żydowskiej z Polski.

„Traktowanie zaś problemu przez państwa zachodnie wyłącznie pod kątem widzenia uchodźców z jednego państwa wywołać musi w opinii publicznej w Polsce wrażenia, że tworzenie uchodźców jest w praktyce premiowane, natomiast szukanie rozwiązania problemu emigracji żydowskiej z Polski — która datuje się nie od dziś, lecz od kilkudziesięciu lat — drogą konsekwentnej współpracy międzynarodowej stawia nasze państwo i Żydów polskich w sytuacji upośledzonej".

Referent wskazał dalej na usiłowania, zmierzające do rozwiązania sprawy żydowskiej, które idą dziś w trzech kierunkach:

1. podkreślenia znaczenia Palestyny, ze względów narodowych i religijnych dla emigracji żydowskiej;
2. wykorzystania wszystkich możliwości istniejących w klasycznych krajach

imigracyjnych, lecz możliwości te są dziś niestety bardzo nikłe;
3. znalezienia nowych terenów emigracyjnych, umożliwiających akcję osiedleńczą na większą skalę aniżeli emigracja rozproszona.

Następnie stwierdził wicemarszałek Surzyński, że „z uwagi na skomplikowany charakter polityczny, gospodarczy, finansowy i socjalny problemu emigracji żydowskiej, zagadnienie to ma charakter wybitnie międzynarodowy i wymaga multilateralnego porozumienia wszystkich zainteresowanych państw. Jedynie w ten sposób zagadnienie żydowskie, stanowiące dziś w znacznej części czynnik fermentu i konfliktu, może znaleźć rozwiązanie w sposób odciążający Europę od jednej z jej wielowiekowych bolączek".

„Mówiąc o problemie emigracji żydowskiej z Polski — zaznaczył wicemarszałek Surzyński — pragnę na zakończenie podkreślić, że jedynym i właściwym źródłem problemu tego jest histocyc⁊ny proces, polegający na tym, że rhłop polski z przeludnionych wsi drogą naturalnej ewolucji dąży do zajęcia miejsca w handlu i rzemiośle małych miasteczek i miast".

„Proces powyższy rozwija się z siłą żywiołową i jakkolwiek czynić będziemy starania, aby zgodnie z naszą tradycją narodową rozwiązanie problemu żydowskiego nosiło cechy rozwiązania poważnego, godnego naszego narodu, to jednak z drugiej strony społeczeństwo żydowskie musi zrozumieć, że poza jego własnymi dążeniami i celami istnieją również interesy polskie. Naród polski nie cofnie się przed przeprowadzeniem swoich interesów życiowych mimo wszelkie trudności i taką lub inną propagandę. Mówię to dlatego, gdyż obecnie jest jeszcze czas na spokojne rozwiązanie zagadnienia. Jeśli nie będzie innego wyjścia, będziemy musieli podjąć rozwiązanie zagadnienia żydowskiego we własnym zakresie".

W dalszym ciągu swego przemówienia wicemarszałek Surzyński omówił zagadnienie surowcowo-kolonialne. Przytaczamy poniżej tę część przemówienia w całości, gdyż daje ona miarę, jak planowo i z jak wielką troską ujmowana jest sprawa naszej zamorskiej ekspansji.

„Nową dziedziną, która od pewnego czasu weszła w obręb zainteresowań i bezpośredniej akcji Ministerstwa Spraw Zagranicznych, jest problem kolonialny. Pan Minister Spraw Zagranicznych był pierwszym z polskich ministrów, który, doceniając doniosłość posiadania przez Polskę kolonij, nie tylko zwrócił na tę sprawę uwagę, lecz umieścił ją w rzędzie swych zamierzeń realizacyjnych.

„Dzisiaj problem kolonialny od strony polskiej został już postawiony i — co specjalnie należy podkreślić — dążenia nasze w tym zakresie są przez opinię międzynarodową coraz bardziej rozumiane i uznawane.

„Dążenia Polski do posiadania własnych terenów kolonialnych wypływają bowiem zarówno z istotnych założeń naszej polityki gospodarczej jak też z przesłanek, na jakich w dobie obecnej musi opierać się nasza polityka emigracyjna. Nie możemy bowiem dopuścić do tego, aby Polacy za granicą, ten, jak to było widoczne na przestrzeni wielu dziesiątków lat, najcenniejszy element, wykazujący się najcięższą pracą w najtrudniejszych warunkach, zdobywający w swym znojnym trudzie dzikie obszary dla nowożytnej cywilizacji, w efekcie końcowym pozbawiony był na obcych terenach, jak to ostatnio widzimy, przez zespoły, stojące niejednokrotnie na niskim szczeblu cywilizacyjnego i kulturalnego rozwoju, swych praw do języka, rodzinnej kultury i kontaktu z macierzą.

„Akcja zmierzająca do uzyskania dla Polski kolonij jest pracą tego rodzaju, że pomyślne przeprowadzenie jej przez Ministra Spraw Zagranicznych, a o innym nie może być mowy — wymaga

zorganizowanej woli i pomocy całego kraju.

„Zresztą wola ta przejawiła się niejednokrotnie przez działalność i wystąpienia organizacji, mającej oparcie w najszerszych warstwach społeczeństwa polskiego, a mianowicie Ligi Morskiej i Kolonialnej.

„Żywiołowy rozwój LMK, która liczy dzisiaj około miliona członków, świadczy wymownie o zrozumieniu spraw kolonialnych przez naród polski.

„W chwili obecnej musimy położyć przede wszystkim nacisk na przygotowanie kraju do zadań, jakie mogą przed nim stanąć w pewnym momencie. Tu należą przede wszystkim: wyszkolenie i przygotowanie kadr ludzkich oraz rozwinięcie akcji, wykazującej zarówno nasze zainteresowania terenami kolonialnymi, jak też możliwości konstruktywnej pracy na tych terenach.

„Jeśli chodzi o pierwsze zagadnienie, a więc o kadry ludzkie, to musimy zapewnić sobie dostateczny zespół ludzi odpowiednio przygotowanych do tego, aby mogli objąć swą służbę na nowych posterunkach, w warunkach całkiem od naszych odmiennych. Potrzeba nam będzie odpowiedniej liczby rolników i lekarzy, specjalistów od rolnictwa tropikalnego i medycyny tropikalnej, zootechników, kupców, inżynierów różnych rodzajów, obznajmionych z terenami afrykańskimi, z pracą w tamtejszych warunkach, dalej pracowników administracyjnych, sądowych, żołnierzy itd., przy czym wszystkie te osoby powinny być przygotowane do wykonywania swych obowiązków w klimacie gorącym i znać ewentualną swą przyszłą pracę.

„Zresztą szereg wymienionych powyżej osób jest i będzie nam potrzebny dla zwiększenia zasięgu naszej ekspansji gospodarczej, niezależnie nawet od posiadania własnych terenów kolonialnych. Z radością stwierdzam, że poważna kadra działaczy kolonialnych jest już przygotowana i czeka na hasło.

„A teraz dalsze zagadnienie: nasz bilans handlowy z krajami zamorskimi, a w szczególności z obszarami kolonialnymi, jest wybitnie ujemny. Zrównoważenie tego bilansu przez wzmożenie naszego eksportu na te tereny byłoby osiągnięciem o poważnym dla kraju znaczeniu. Poza tym nawiązanie kontaktu handlowo - gospodarczego z terenami egzotycznymi pozwoliłoby nam na zaopatrywanie się w surowce u źródeł produkcji, zamiast czynić to, jak obecnie, u pośredników europejskich, którym przepłacamy dziesiątki milionów złotych rocznie.

„Tutaj chciałbym — powiedział wicemarszałek Surzyński — zwrócić się do tzw. sfer gospodarczych, które tak często narzekają na to, iż państwo wkracza w sferę inicjatywy prywatnej. Dlaczego inicjatywa prywatna nie zwraca się w tym tak ważnym kierunku eksploatacji gospodarczej kolonij i handlu z koloniami, gdzie istnieją ogromne możliwości osiągania zysków, co leży przecież w naszym interesie? Dlaczego nie powstają wielkie kompanie eksportowo-importowe dla handlu z Afryką, przedsiębiorstwa do eksploatacji tak potrzebnych nam różnych surowców mineralnych i roślinnych, przedsiębiorstwa żeglugi towarowej itd.?

„Afryka to obszar, na którym kopalnie dają dywidendy, dochodzące do stukilkudziesięciu procent rocznie, a zbiór jednoroczny płodów rolnych pozwala w niektórych przypadkach nie tylko na pokrycie wszystkich kosztów, związanych z zagospodarowaniem i wyposażeniem terenu, ale również pozwala pokryć całkowity koszt nabycia ziemi i maszynowego inwentarza. Wspominając tu o tym, czynię to dlatego, aby z jednej strony uwypuklić ciągłą jeszcze zaściankowość naszej akcji gospodarczej i brak wszelkiej inicjatywy, z drugiej zaś podkreślić potrzebę zmiany w tym zakresie. Zmiana ta jest konieczna zarówno w nastawieniu sfer handlowo-przemysłowych jak też rządu, a w szczególności kilku resortów,

a wreszcie opinii i szerokich kół całego kraju. Dlatego też pragnę zaapelować — mówił wicemarszałek Surzyński — do kolegów referentów budżetu innych resortów, chodziłoby tu przede wszystkim o Ministerstwo Przemysłu i Handlu i Min. Skarbu, Min. W. R. i O. P., aby zechcieli rozważyć wysuwające się tu zagadnienie przy omawianiu przyszłych prac tych resortów w dziedzinie przygotowania naszej akcji kolonialnej oraz starali się uwzględnić w budżetach odnośnych ministerstw ew. potrzebę przeznaczenia pewnych sum budżetowych, czy to na akcję tworzenia katedr, studiów i wykładów z dziedziny kolonialnej na uczelniach dla szkolenia elementu ludzkiego do przyszłej akcji, czy też na popieranie samej ekspansji handlowej i eksploatacyjnej itp.".

„Ponieważ akcja kolonialna — zakończył wicemarszałek Surzyński — jest jedną z historycznych akcyj, która ma otworzyć przed krajem nowe możliwości rozwoju, musimy dołożyć starań, aby przez należyte jej przygotowanie oddać w ręce pana Ministra Spraw Zagranicznych, który tę trudną akcję pierwszy podjął i systematycznie rozwija, jak największe atuty o znaczeniu międzynarodowym".

Gdy następnie w dn. 27 stycznia br. toczyła się dyskusja na Komisji Budżetowej Sejmu, zabrał głos minister przemysłu i handlu Roman i m. in. powiedział, że „zagadnienie kolonialne jest w opracowaniu Min. Przemysłu i Handlu i sądzę, że słuszne jest traktowanie jego przede wszystkim z punktu widzenia gospodarczego, naszych naczelnych i absolutnie jasnych potrzeb gospodarczych".

Dn. 8 lutego br. wypowiedział się w Komisji Budżetowej Sejmu referent generalny budżetu pos. Z. Sowiński. Z tytułu swego stanowiska miał obowiązek przedstawić syntezę wyrażonych przez członków komisji dezyderatów i poglądów. „Zagadnienie emigracji ludzi i emigracji towarów — powiedział pos. Sowiński — jest dla Polski zagadnieniem pierwszorzędnej wagi. Jesteśmy krajem w którym przyrost naturalny ludności należy do najwyższych. Mamy znacznie wyższy przyrost naturalny na km kw. do naszego zachodniego sąsiada, przy mniejszej intensyfikacji gospodarczej. Również gęstość zaludnienia naszych gospodarstw rolnych jest znacznie wyższa od gęstości zaludnienia gospodarstw rolnych sąsiadów. W świetle tych faktów — mówił referent — pilność rozwiązania zagadnienia kolonialnego i surowcowego to walka o wolny oddech przeszło 33-milionowego Państwa".

Pos. Sowiński poruszył i problem emigracji żydowskiej. „Przeludnienie kraju — mówił — i rosnąca bieda zaostrza sprawę żydowską. W rozwiązaniu emigracyjnym widzimy najwłaściwsze z niej wyjście".

Tegoż dnia 8 lutego br. odbywały się w Komisji Budżetowej Senatu obrady nad Budżetem Ministerstwa Spraw Zagranicznych. I tu zagadnienie kolonialne zostało obszernie omówione. Mianowicie referent tego budżetu senator Katelbach stwierdził, że dla nas „dużą wagę posiada problem surowcowy i kolonialny. Znaczenie kolonij dla Polski nie polega wyłącznie na tym, aby odnośne tereny stanowiły dla nas źródło surowców, lecz żeby były one poważnym rynkiem zbytu dla naszych towarów, wreszcie, żeby stanowiły warsztat pracy dla Polaków, umożliwiający planowy odpływ nadmiaru ludności z kraju. Posiadanie kolonij — mówił sen. Katelbach — a tym samym źródeł surowców i wygodnych rynków zbytu, umożliwiłoby Polsce prócz tego rozwój działów przemysłu, związanych z przeróbką surowców. Dotychczasowi posiadacze terenów kolonialnych nie wyzyskują należycie posiadanych terenów, traktując swe posiadłości wyłącznie pod kątem widzenia eksploatacji kapitalistycznej. Dziś, aby władać koloniami — stwierdził

sen. Katelbach — trzeba w nich siedzieć, trzeba się stać autochtonem, trzeba być w nich obecnym fizycznie i kulturalnie".

I tu stwierdzić należy, że przecież właśnie Polacy wykazywali zawsze zmysł kolonizatorski, zmysł pionierski.

Sen. Katelbach podniósł następnie, że „M. S. Z. dążąc do ułatwienia sferom gospodarczym ekspansji handlowej, stworzyło, względnie tworzy w Afryce i na innych terenach zamorskich szereg agentur konsularno-handlowych. Dalszą sprawą jest popieranie bezpośredniej pionierskiej akcji handlowej Polaków na terenach zamorskich. W tym zakresie niewiele się dotąd robiło. Jest rzeczą konieczną — podkreślił referent — aby powołane do tego resorty gospodarcze znalazły sposoby na poparcie polskiej inicjatywy handlowej, eliminując z handlu zagranicznego elementy nie polskie, które przynoszą nam tylko ujmę. Będziemy więc oczekiwać od Rządu przygotowania i przeprowadzenia planowej akcji, w celu wzmożenia polskiej ekspansji na tereny kolonialne".

Stanowisko referenta znalazło oddźwięk w przemówieniu reprezentanta rządu wiceministra spraw zagranicznych J. Szembeka. „Do kwestii wysuwających się obecnie na czoło zagadnień państwowych — mówił wiceminister Szembek — należą niewątpliwie problemy demograficzne i surowcowo-kolonialne. W wyniku inicjatywy Polski Liga Narodów postanowiła utworzyć międzynarodowy komitet ekspertów do zagadnień demograficznych. Powstanie tego komitetu da możność zbadania i przedyskutowania całego szeregu pierwszorzędnych problemów ekonomicznych, ściśle związanych z problemami demograficznymi". „Zagadnienie surowcowe — postawione na terenie Ligi Narodów utopione zostało w procedurze i rozważaniach ogólnych. Wobec tego Polska musi szukać właściwych dróg, które by jej zapewniły swobodny dostęp do niezbędnych dla jej pełnego rozwoju gospodarczego surowców w sposób nie zagrażający bilansowi płatniczemu. Zagadnienie kolonialne — mówił min. Szembek jest dziś szeroko dyskutowane w opinii narodów, w których ręku skupia się całość imperium kolonialnego świata. Rząd polski podkreślał kilkakrotnie, że z chwilą wszczęcia dyskusji kolonialnej w skali międzynarodowej zastrzega sobie prawo wysunięcia również swoich zainteresowań".

A zatem polskie potrzeby kolonialne ponownie uzyskały urzędowe potwierdzenie.

Wiceminister Szembek poruszył następnie zagadnienie emigracji. „Międzynarodowe ruchy emigracyjne — powiedział — są nadal zahamowane. Emigracja zamorska jest praktycznie właśnie dla państw o największej dynamice emigracyjnej, jak Polska, nadal zamknięta i to nie tylko ze względów ekonomicznych, ile przeważnie z powodów politycznych. W całokształtcie zagadnień emigracyjnych sprawa emigracji żydowskiej zajęła w ostatnich latach miejsce czołowe. Tymczasem właśnie po wojnie zamknięto Żydom wrota klasycznych krajów imigracyjnych. Palestyna jest dziś dla nich również praktycznie zamknięta. Pomimo te trudności — stwierdził wiceminister Szembek — rząd polski kontynuuje wysiłki, zmierzające do rozwiązania problemu drogą porozumienia w skali międzynarodowej".

W dyskusji zabrał głos między innymi sen. J. Dębski, który po omówieniu sprawy Polaków w Niemczech oraz sprawy propagandy naszej na terenach zagranicznych, poświęcił dłuższy ustęp sprawom kolonialnym oraz sprawie emigracji żydowskiej. Z uznaniem — oświadczył sen. Dębski — przyjmujemy do wiadomości deklarację pana wiceministra Szembeka, że rząd polski zastrzega sobie prawo zabrania głosu na przyszłej konferencji, której przedmiotem będą sprawy kolonialne i surowcowe. Dążenia i żą-

dania społeczeństwa, tak wybitnie reprezentowane dotychczas przez Ligę Morską i Kolonialną stały się już celem polityki rządu polskiego, podniesione zostały do znaczenia spraw państwowych. Będzie to bez wątpienia nowym bodźcem w pracy dla tych wszystkich w Polsce, którzy rozumieją konieczność uzupełnienia gospodarstwa polskiego przez tereny kolonialne, tereny surowcowe. Rząd polski może być przekonany, że w swojej akcji dla tej sprawy na terenie międzynarodowym znajdzie poparcie najszerszych kół społeczeństwa polskiego. Przy tej okazji pragnę zaapelować do naszych kół gospodarczych — mówił sen. Dębski — do przedstawicieli polskiego przemysłu i handlu, by i oni czynnie zajęli się problemem kolonialnym. W historii kolonialnej wszystkich narodów organizacje gospodarcze, ludzie handlu i przemysłu odgrywali wybitną rolę, udzielali największego poparcia ludziom idei kolonialnej, pionierom, odkrywcom i zdobywcom. U nas jeszcze tego nie widzimy.

Senator J. Dębski wyraził następnie pogląd, że „musimy skończyć z dotychczasową polityką emigracyjną, powodującą wielki odpływ żywotnych sił ludzkich. Dlatego czas najwyższy zmienić nasze dotychczasowe nastawienie polityki populacyjnej, która winna iść w kierunku czynienia prób uzyskania terenów kolonialnych. Z zagadnieniem tym — stwierdził sen. Dębski — pozostaje w ścisłym związku kwestia żydowska". „W tej sprawie musimy sobie uprzytomnić — mówił sen. Dębski — że jest najwyższy czas, ostatni czas, aby problem emigracji żydowskiej znalazł pozytywne rozwiązanie. Rząd polski musi znaleźć własne metody i środki, które zmusiłyby rządy państw, rozporządzających rozległymi przestrzeniami, całymi kontynentami, do przyjęcia Żydów z Polski. Należy zdementować obłudną politykę i akcję wielu państw, które zarzucają Polsce antysemityzm. To one właśnie, zamykając granice przed emigracją żydowską, uprawiają antysemityzm. Tak było i przed wiekami, kiedy wypędzeni przez nich Żydzi znaleźli schronienie w Polsce. Dzisiaj Polska we własnym swoim interesie, a sądzę i w interesie społeczeństwa żydowskiego, musi stać się heroldem hasła: ziemi, przestrzeni dla Żydów. Część społeczeństwa żydowskiego rozumie już konieczność emigracji z Polski, innych przekonują nieubłagane warunki życia, które silniejsze są ponad wszelkie teorie. Żydzi muszą też zrozumieć, że przygotować się winni do roli przyszłych osadników. Emigranta kupca, domokrążcy, a nawet rzemieślnika — a taki jest dzisiejszy skład zawodowy Żydów — nikt nie przyjmie. Żydzi sposobić się muszą do tej samej pracy, jakiej wzorem był chłop polski, który w ciężkim, znojnym trudzie karczował puszcze brazylijskie, argentyńskie".

Debaty budżetowe przeszły kolejno z Komisji Budżetowej na plenum Sejmu i dnia 14 lutego br. potoczyły się nad budżetem M. S. Z. Pos. M. Pankiewicz mówił tam o pogotowiu zbrojnym moralnym i materialnym, które jest istotną gwarancją wszelkich paktów o nieagresji i sojuszów. „Z tego samego źródła poczucia własnej wartości — stwierdził pos. Pankiewicz — wypływa również nasze żądanie kolonij dla Polski. W roku b. wchodzimy w okres bezpośredniej walki o kolonie i tę walkę wygrać musimy".

I mówca słusznie wskazał, że „w związku z tym wysuwa się na porządek dzienny cały szereg zagadnień, związanych z problemem kolonialnym i wymagających ścisłej współpracy z M. S. Z. innych resortów ministerialnych", że drobna podwyżka sum przeznaczonych w budżecie na te potrzeby „nie może załatwić całokształtu spraw problemu kolonialnego, tym bardziej, że chodzi tu o sprawy, leżące nie tylko w bezpośredniej kompetencji M. S. Z.". „Dlatego też uwa-

żam — powiedział pos. Pankiewicz, że w budżecie Min. W. R. i O. P. oraz Min. P. i H. winny się znaleźć odpowiednie kredyty zarówno na akcję rozwijania studiów i szkolenia fachowców w dziedzinie kolonialnej, jako też na bezpośrednią akcję penetracji gospodarczej w koloniach".

Jak wynika z przebiegu powyższych debat, dziś już nie tylko podnoszone są generalnie nasze potrzeby surowcowo-kolonialne, lecz dyskutowane są szeroko praktyczne zagadnienia związane z wyzyskaniem terenów kolonialnych, z przygotowaniem się do nowych zadań. Myśl polska przechodzi od haseł do czynu.

Problem kolonialny poruszony został ponownie podczas obrad nad budżetem Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Komisji Budżetowej senatu dnia 17 lutego br.

Wśród wielu mówców zabrał głos b. min. przemysłu i handlu senator C. Klarner, prezes Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. czołowy przedstawiciel sfer gospodarczych.

„Zagadnienia kolonialne, stające się coraz bardziej osią polityki międzynarodowej — powiedział sen. Klarner — to sprawa: polityczna, populacyjna i gospodarcza.

Problem kolonialny jest przez sfery gospodarcze niewątpliwie odczuwany i rozumiany najmocniej i najpełniej.

Głosimy, jako najbardziej podstawowe — hasło przyśpieszonego uprzemysłowienia Polski. Skierowujemy największy nasz wysiłek w kierunku realizacji tego hasła. A przecież realizacja tego hasła jest ściśle związana ze sprawą zaopatrzenia Polski w niezbędne surowce kolonialne. Surowce stanowią 50% całego naszego przywozu bo poza węglem, drzewem, naftą i kilku rudami — nie posiadamy niezbędnych dla rozwoju przemysłu surowców.

Nie skrępowane niczym własne źródła surowcowe — oświadczył sen. Klarner — są warunkiem sine qua non rozbudowy i trwałości naszego przemysłu, na którym bazujemy rozwój gospodarczy.

Polska ma nie tylko ambicję, ale i konieczność stania się mocarstwem. Nie możemy prowadzić gospodarki „z dnia na dzień". Musimy planować długofalowo, a to właśnie planowanie nakazuje nam zająć zdecydowane stanowisko w zagadnieniu kolonialnym i z żelazną konsekwencją domagać się przyznania Polsce słusznego udziału w międzynarodowej dystrybucji bogactw świata.

Własne źródła surowcowe ważne są nie tylko dla zapewnienia przemysłowi ciągłości produkcji i jej rozwoju, ale i z powodów koniecznych oszczędności dewizowych. Gros surowców zakupujemy jako ostatnie ogniwo w łańcuchu pośredników zamorskich i europejskich. Za pośrednictwo to przepłacamy nieraz fantastycznie.

Wzgląd dewizowy również nakazuje zainteresować się krajami kolonialnymi, jako rynkami zbytu. Chodzi tu przede wszystkim o Afrykę — „kontynent jutra". Chłonność rynków afrykańskich stale wzrasta, Afryka zaludnia się i uprzemysławia. Obecnie Afryka konsumuje wyrobów przemysłowych za przeszło 9 miliardów zł rocznie, a w tym jej przywozie Polska partycypuje w 0,3%.

Tu można zanotować — mówił sen. Klarner — pewien postęp ze strony polskich sfer handlowych. Od kilku lat parę domów handlowych specjalizuje się w eksporcie na rynki Afryki, a jeden z domów, jako pierwszy w Polsce, przeprowadza planową akcję rozbudowy własnego aparatu handlowego w Afryce międzyzwrotnikowej, korzystając z pomocy udzielonej mu na ten cel, na wniosek Rady Handlu Zagranicznego, przez fundusz państwowy.

Tu dotykamy zagadnienia, które w sprawie zajęcia przez Polskę czynnego stanowiska w sprawach kolonialnych — jest kluczowym. Trzeba w Polsce stworzyć odpowiednią atmosferę, klimat — umożliwiający rozwój inicjatyw gospodar-

czych, dotyczących kolonij. Tym klimatem będzie zrozumienie przez rządowe resorty gospodarcze, które decydują w sprawach handlu zagranicznego, że inicjatywy na przykład handlowe na terenie Afryki — są pionierskimi inicjatywami, pełnymi ryzyka, wymagają one poparcia i cierpliwego czekania na rezultaty.

Polska zacofana w organizacji własnego handlu zamorskiego, dla nadrobienia straconego czasu — może wziąć przykład w tej dziedzinie z pierwszego okresu rozwoju światowego handlu zamorskiego, kiedy to państwa morskie, chcąc rozbudować handel z koloniami stworzyły tzw. Chartered Companies, czyli kompanie uprzywilejowane".

Słowa byłego min. C. Klarnera nabierają szczególnej wagi, gdy się zważy, że nie kto inny jak właśnie sfery gospodarcze, których wybitnym przedstawicielem jest mówca — korzystać mają z dobrodziejstw własnych terenów kolonialnych, rozwijać działalność gospodarczą, pionierską na tych terenach.

Toteż oświadczenie sen. Klarnera spotkało się z powszechnym uznaniem. Dał temu wyraz sen. J. Dębski, który powiedział, że oświadczenie to rozumie też jako zapowiedź, że i sfery gospodarcze w Polsce przyczynią się aktywnie do naszej walki o kolonie, do rozwinięcia handlu kolonialnego, do szkolenia kadr przyszłych pracowników w koloniach. Pamiętać bowiem musimy, że droga do kolonii wiedzie nie tylko przez odpowiednią akcję polityczno-dyplomatyczną. Najlepsza polityka zagraniczna — bez oparcia o planową akcję gospodarczą i handlową nie wystarczy, gdy chodzi o tak wielki problem gospodarczy, jakim jest udział Polski w koloniach. Następnie podkreślił sen. Dębski, że akcja Min. P. i H., choć w cyfrach jeszcze skromnych, zmierzająca do szkolenia Polaków w dziedzinie handlu kolonialnego, winna być rozszerzana stale. W tej akcji współdziała również Liga Morska i Kolonialna, która coraz większy nacisk kładzie na sprawę szkolenia, stypendia, praktyki odbywane na właściwych terenach.

Zagadnienie kolonialne poruszone zostało ponownie na posiedzeniu Komisji Spraw Zagranicznych Senatu w dniu 11 marca br.

Wówczas to sen. J. Dębski oświadczył, że „polski problem kolonialny nie wyrósł na tle koniunktury międzynarodowej, ale wynikł z polskiej rzeczywistości gospodarczej i prężności demograficznej narodu polskiego. Jest jednak rzeczą zrozumiałą, że polski problem kolonialny wchodzi w skład zagadnień objętych międzynarodowym problemem kolonialnym. Opinia polska — powiedział mówca — śledzi z uznaniem i zainteresowaniem stanowisko min. Becka. Sprawa prowadzona przez Komisję Surowcową przy Lidze Narodów nie dała żadnych wyników. Min. Beck w znakomitym swoim wywiadzie w styczniu rb. oświadczył, na zadane mu między innymi pytanie, że Polska interesuje się problemem kolonialnym i surowcowym ze względów demograficznych i że pragnie współpracować z państwami kolonialnymi. Jak pan Minister ocenia — skierował pytanie pod adresem min. Becka sen. Dębski — stan tego problemu na terenie międzynarodowym i jakie widzi możliwości realnej współpracy Polski z państwami kolonialnymi". Mówca zapytał dalej czy minister Beck niezależnie od możliwości współpracy z państwami kolonialnymi, podtrzymuje swoje dawne stanowisko, że rząd polski — wtedy kiedy problem kolonialny stanie się przedmiotem obrad międzynarodowych — zgłosi swoje żądania.

Następnie sen. Dębski oświadczył, że „minister Spraw Zagranicznych Gafencu w wywiadzie, udzielonym prasie, oświadczył, że w rozmowie z min. Beckiem była poruszana sprawa emigracji żydowskiej i że min. Beck ma w Londynie poruszyć tę sprawę z punktu widze-

nia interesów Polski i Rumunii. Czy istnieje nadzieja postawienia tego problemu na gruncie międzynarodowym i nieograniczania go tylko do sprawy uchodźców z Niemiec“ ?

Na postawione mu pytania odpowiedział min. Beck jak następuje: „Sen. Dębski słusznie wspomniał, że warunki życia zmuszają nas do interesowania się problemem kolonialnym. Chciałbym stwierdzić — mówił minister, że nasze potrzeby kolonialne były i są wysuwane przez rząd przy każdej sposobności. Motywem działania Rządu jest konsekwentne szukanie dróg, żeby zaspokoić te potrzeby i konieczności naszego życia społecznego i państwowego. Zamknięcie terenów emigracyjnych postawiło przed Państwem trudny problem. Nasza prężność w tej dziedzinie jest wielka i dlatego w roku 1935 uważałem za słuszne postawić na terenie międzynarodowym potrzeby naszego państwa w dziedzinie kolonij i surowców. Samo zagadnienie jest niezmiernie trudne i nie daje szans na szybkie efekty. Bardzo trudno ocenić jak będzie postawiony problem krajów zamorskich, czyli tzw. krajów kolonialnych. Dlatego Rząd polski nie wysunął planu konkretnego i szczegółowych żądań. Zgłosiliśmy potrzeby naszego państwa, wyrażając przekonanie, że o ile kiedy ta sprawa stanie się przedmiotem debat międzynarodowych, nasze państwo zajmie miejsce przy stole obrad. Taka linia postępowania wydaje się najsłuszniejsza i takie jest stanowisko Rządu zgodnie z niedawną deklaracją p. wiceministra Szembeka. Jeżeli chodzi o te sprawy, to na gruncie Ligi Narodów, czy gruncie komitetu surowcowego były prowadzone narady na tematy emigracyjne. Jeżeli nie udało się nam tego zagadnienia posunąć zbytnio naprzód, to z drugiej strony pragnę stwierdzić, że nie jestem w tej sprawie zbytnim pesymistą. Pragnę stwierdzić jedno, a mianowicie, że ostatnio rejestrujemy fakty coraz przychylniejszego traktowania naszych potrzeb przez inne czynniki w tym probleme zainteresowane. Pewne myśli, któreśmy zgłosili w Genewie a które początkowo uważane były za herezje, utarły sobie drogę i zyskują coraz żywszy oddźwięk. Nie potrzebuję dodawać, że w tej sprawie starania nasze idą w kierunku podejścia do tego zagadnienia od strony przyjaznej współpracy, że szukamy takich dróg, które by zapewniły wszystkim zainteresowanym pewne korzyści. Chodzi o zharmonizowanie tych interesów. Jeżeli w tym kierunku niewieleśmy jeszcze osiągnęli, to wymiar i charakter tej sprawy nie jest taki, aby tempo mogło być szybkim. Sprawa ta jest nadal z całą czujnością prowadzona przez cały aparat, jakim Ministerstwo Spraw Zagranicznych rozporządza“.

Następnie min. Beck przeszedł do kwestii emigracji żydowskiej. „W tej grupie zagadnień — powiedział — które w skrócie niezupełnie ściśle nazywamy zagadnieniami kolonialnymi, coraz żywsze zainteresowanie budzi kwestia emigracji żydowskiej. Stanowi ona dla mnie pododdział w całokształcie zagadnienia emigracyjnego. Polska bowiem była i jest państwem emigracyjnym, a kwestia emigracji żydowskiej stanowi zagadnienie szczególne. Tezą dla nas zasadniczą jest szukać prewencji. Sprawa emigracji żydowskiej ma specjalne i ekonomiczne aspekty w życiu wewnętrznym państwa. Równocześnie z istniejącymi prądami zaostrza się strona polityczna i psychiczna tego zagadnienia. Nigdy nie zrezygnowaliśmy z tego, aby uprzedzić narastające trudności i dlatego powracaliśmy z naciskiem do stawiania sprawy emigracji żydowskiej na forum międzynarodowym. Już w momencie powstania Komitetu Eviańskiego zwracaliśmy uwagę rządów na niebezpieczeństwo tak wąskiego traktowania zagadnienia emigracji żydowskiej i wskazaliśmy, że w momencie, gdy problem emigracji żydowskiej już praktycznie istnieje, akcja komitetu jest spóźniona“.

„Przy wysiłku i woli państw, które rozporządzają odpowiednimi terenami emigracyjnymi, czy też posiadają wpływy aby w tej sprawie głos zabierać, a przede wszystkim przy współpracy samych Żydów możemy się niewątpliwie kusić o prewentywne skanalizowanie zagadnienia i trudności jego zmniejszać. Pragnę i tu dodać optymistyczną nutę, że może bardziej niż w innych zagadnieniach udało się nam zrozumienie dla problemu emigracji żydowskiej na terenie międzynarodowym pogłębić. Do kwestii tej będę jeszcze wracał. Obecnie pragnę jedynie podkreślić, że ze strony tych, którzy w zagadnieniu emigracji żydowskiej są zainteresowani, notujemy postępy w zrozumieniu tej akcji prewentywnej, jaką prowadzimy. Chociaż to już przekracza ramy mego resortu, pragnę podkreśilć, że fakt utworzenia żydowskiego komitetu emigracyjnego w Polscejest realnympostępem w tym kierunku. Rezerwuję sobie możność powrócenia do bardziej szczegółowego omówienia tego zagadnienia, bądź to w Senacie, bądź w Sejmie, temat ten bowiem wymaga obszerniejszego potraktowania".

Dziś pragnąłem tylko nakreślić ogólne ramy i kierunki, będące w tym zakresie podstawą prac Rządu".

Sprawa kolonialna poruszona była ponownie na plenarnym posiedzeniu Senatu w dn. 15 marca br. Poruszył ją ponownie sen. Katelbach, referując budżet Ministerstwa Spraw Zagranicznych. „Nie jesteśmy narodem — mówił referent — który staje wobec tego zagadnienia, opierając się wyłącznie tylko na ściśle gospodarczym rachunku, wypływającym ze stwierdzenia, iż za niezbędne surowce musimy płacić dewizami, na których nadmiar nie możemy narzekać. Gdyby tylko do tego miała się sprowadzać cała sprawa, uważalibyśmy, że słabo wyglądają nasze tytuły do posiadanych własnych obszarów kolonialnych. Żeby korzystać z kolonii, trzeba najpierw być w niej obecnym fizycznie i duchowo. A na tę obecność możemy się zdobyć właśnie my — kraj będący w pomyślnej sytuacji ludnościowej, który — jak dotąd — marnuje etniczny polski element, dopuszczając do jego wolnej emigracji do różnych państw, w których ulega on wynarodowieniu, a nawet prześladowaniu".

* * *

Zagadnienie kolonij wchodzi obecnie na warsztat prac sfer gospodarczych, które mają tu wielkie zadanie pionierskie do wykonania. Mianowicie w dn. 2—3 marca br. obradowała w Warszawie pod przewodnictwem ministra przemysłu i handlu A. Romana wielka Konferencja Importowa, która miała za zadanie zastanowienia się nad sposobami przejęcia importu surowcowego z rąk obcych. Na porządku dziennym tej Konferencji znalazł się referat dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Sosnowcu K. Gadomskiego pt. „O własny dostęp do surowców kolonialnych". W referacie tym, oklaskiwanym przez ministra przemysłu i handlu oraz kilkuset przedstawicieli sfer gospodarczych stwierdzone zostało, że Polska jest jednym z tych państw, któremu tereny kolonialne są potrzebne zarówno ze stanowiska gospodarczego jako też osadniczego, że postulat polski umożliwienia jej dostępu do w asnych surowców kolonialnych w.nien znaleźć należyte zrozumienie u czynników międzynarodowych.

Referent stwierdzał dalej, że nadchodzi moment decydujący, niezmiernie doniosły dla Polski, i że moment ten nie powinien zastać nas nieprzygotowanych. Wysunięty w konkluzji został m. in. postulat przygotowania materiału ludzkiego do prowadzenia realnej działalności kolonialnej, konieczności natychmiastowej praktycznej działalności handlowej w krajach kolonialnych oraz utworzenia ośrodka, który koncentrowałby

wszelkie kompetencje dyspozycyjne (a nie opiniodawcze) w dziedzinie zagadnień, związanych z polską polityką kolonialną. Ośrodek ten, według sugestii referenta, poza przedstawicielami M. S. Z., Min. Prz. i Handlu, Min. Roln. i R. R., Min. Skarbu, Rady Handlu Zagranicznego i samorządów i organizacyj gospodarczych, winien m. in. składać się, w charakterze rzeczoznawców, z przedstawicieli tego rodzaju instytucyj, jak Liga Morska i Kolonialna, wyższe uczelnie i inne.

* * *

Polskie postulaty kolonialne znajdują coraz większy oddźwięk zagranicą, spotykają się z coraz większym zrozumieniem. Przytoczyć tu należy przede wszystkim głosy prasy francuskiej, jako głosy narodu wybitnie kolonialnego. Dnia 20 lutego np. na łamach socjalistycznego „Populaire“ jeden z czołowych publicystów francuskich p. Brossolette rzucił pytania, czy w chwili kiedy się mówi o dopuszczeniu wszystkich państw do źródeł surowców, i kiedy się myśli głównie o tym dostępie dla narodów, które Francji zagrażają, nie należało by zacząć od dopuszczenia do nich takich państw jak Polska, czy można by np. zorganizować wraz z rządem warszawskim eksploatację niektórych surowców.

W tymże czasie czytaliśmy również w prawicowej „Epoque“ wywody p. de Kerrilisa, że Francja winna okazać samorzutnie zrozumienie dla polskich zagadnień kolonialnych, a w paryskiej „Victoire“ zdanie p. Bienaimé, — że Polska ma takież powody jak Niemcy i Włochy żądania dostępu do surowców.

Gdy dodamy do tego opinię p. Bricon w „La République“ z dn. 23 lutego br., że Francja powinna zgodzić się na współpracę gospodarczą z Polską w koloniach oraz naczelnego redaktora „Le Petit Bleu“ p. de Marsilly (z dn. 25 lutego br.), że współpraca polsko-francuska w dziedzinie kolonialnej i układy korzystne dla obu stron mogłyby być z łatwością zawarte — będziemy mieli w głównych zarysach obraz nastawienia opinii francuskiej w stosunku do polskich postulatów kolonialnych. Nastawienie to niewątpliwie zmienia dotychczasowy negatywny stosunek państw kolonialnych rozmawiania na ten temat.

Jak z przedstawionego tu materiału wynika, problem kolonialny jest bardzo szeroko i poważnie traktowany, i że niewątpliwie zbliża się godzina rozwiązań. Polska musi do tego momentu przygotowywać się, musi gromadzić zastępy ludzi obeznanych z pracą w koloniach, kompletować te kadry, musi coraz liczniej wychodzić w teren kolonialny.

SPRAWOZDANIA I RECENZJE
COMPTES RENDUS DES PUBLICATIONS

J. F. DUFLOS: **La colonisation en zone tropicale.** Comptes Rendus du Congrès Intern. de Géographie, Amsterdam 1938, str. 56—67.

Zagadnienie kolonizacji białej w strefie tropikalnej staje się obecnie coraz ważniejsze. Autor rozróżnia dwa typy kolonizacji:

1. Gdy Europejczyk ze znacznym kapitałem najmuje tubylczych a nawet białych pracowników, podczas gdy sam jest jakby szefem przedsiębiorstwa; jest to wielka własność, kolonizacja dominialna. Nie jest to jednak kolonizacja właściwa,

2. Gdy proletariat z Europy osiedla się w koloniach bez znaczniejszych kapitałów i bez większych środków do życia. Osadnicy sami pracują na roli, na terenie słabo zaludnionym; przezwyciężają wiele przeszkód. Wprowadzają kulturę taką, jaka istnieje w kraju macierzystym.

Kolonia nowo założona pochłania dużo wkładów. Konieczne są przeto organizacje spółdzielcze, wzgl. instytucje kredytowe. Gospodarka plantacyjna w strefie gorącej jest połączona z dużym ryzykiem; potrzebny jest przeto kapitał zapasowy.

Jednostki osiedlające się powinny indywidualnie odpowiadać życiu w koloniach. Ilość takich jednostek jest zmniejszona przez urbanizację krajów Europy, gdyż do osiedlania nadają się głównie mieszkańcy wsi.

Kolonizacja zależy w dużym stopniu od warunków geograficznych, ale nie są one wszystkim. W większym jeszcze stopniu zależy od warunków ekonomicznych, ponieważ kolonizacja przy pomocy ludności białej jest na ogół bardzo droga.

R. Błachowski (Poznań)

C. R. MACHADO DE FARIA E MAIA: **Rapport sur la colonisation de l'Afrique Portugaise.** Comptes Rendus du Congrès Intern. de Géographie, Amsterdam 1938, str. 223—233.

Znajdujemy tu ciekawe dane statystyczne dotyczące Angoli i Mozambiku. Liczba białych w Angoli wynosi 32.034, liczba białych w Mozambiku 17.842, z tego 14.152 Portugalczyków. Liczba zaś tubylców w Angoli wynosi 2.481.958, w Mozambiku 3.479.040; powierzchnia Angoli wynosi 1.259.900 km², Mozambiku 778.133 km²; w Angoli przypada na 1 km² 3,1 mieszkańców, w Mozambiku 4,56 mieszkańców.

Doskonałe wyniki osiedleńcze osiągnięte przez Portugalczyków w Angoli i Mozambiku przypisuje autor wysokiej przydatności kolonizacyjnej Portugalczyków. Wypływa ona z następujących przyczyn: 1) Portugalia leży stosunkowo blisko strefy gorącej i jest wystawiona na działanie gorących wiatrów wiejących z Afryki, 2) Rodziny portugalskie zdołały się w kilku pokoleniach osiadłych w koloniach zaklimatyzować do tego stopnia, że są na równi z tubylczymi odporne na choroby. 3) W ciągu długich wieków krzyżowali się Portugalczycy z ludami białymi Afryki Północnej i mają nawet domieszkę krwi murzyńskiej.

R. Błachowski (Poznań)

C. J. J. VAN HALL: **Why does the European fail as a small farmer in tropical countries?** Comptes Rendus du Congrès Intern. de Géographie, Amsterdam 1938, str. 125—130.

W licznych krajach, zwłaszcza w Holandii, Belgii, Niemczech i Włoszech jest rozpowszechniony pogląd, że Europejczyk ma byt zapewniony, żyjąc w krajach tropikalnych jako drobny osadnik, utrzymujący się z uprawianej własnymi rękoma roli. Dotyczy to małych plantacyj, na których przy pracy na roli są zatrudnieni nie tubylcy, lecz biały osadnik.

Osiadanie na roli w krajach tropikalnych nie jest dobrym interesem. Pod uwagę należy wziąć trzy przeszkody:

1. Brak sił koniecznych w tropikalnym klimacie i tak różnorodnych okolicznościach.

2. Niska jest wydajność gleby w porównaniu z rejonami o klimacie umiarkowanym. Uwidacznia się to w zestawieniu plonów (w kwintalach zebranych z 1-go hektara) kilku produktów uprawianych w krajach leżących w różnych strefach klimatycznych (średnie z lat 1926—31).

Ryż.

Strefa umiarkowana: Hiszpania 63, Włochy 46, Japonia 36, Stany Zjednoczone A. P. 22, Korea 19, Mandżuria 14, Egipt 11.

Strefa międzyzwrotnikowa: Sierra Leone 21, Syjam 17, Indie Holenderskie (nawadniane) 16, Brazylia 15, Indie Brytyjskie 14, Filipiny 12, Malaje 12, Madagaskar 12, Indochiny 11, Indie Holenderskie (nienawadniane) 9, Ceylon 8.

Kukurydza.

Strefa umiarkowana: Egipt 23, Argentyna 21, Mandżuria 17, Stany Zjedn. A. P. 16, Włochy 16, Węgry 15, Hiszpania 15, Chiny 14, Francja 13, Turcja 13, Rumunia 11, Bułgaria 10.

Strefa międzyzwrotnikowa: Brazylia 16, Kongo 10, Indie Holenderskie 10, Indie Brytyjskie 9, Meksyk 6.

Soja.

Strefa umiarkowana: Mandżuria 13, była Austria 12, Chiny 11, Japonia 11, Stany Zjednoczone A. P. 9, Korea 7.

Strefa międzyzwrotnikowa: Indie Holenderskie 6.

3. Do otrzymania plonów jest potrzebny niewspółmiernie duży wkład pracy. Badania techniczne przeprowadzone w ośmiu różnych okolicach Jawy i Madury wykazały, że na uprawę ryżu na 1 hektarze nawadnianej ziemi potrzeba 559—1064 godzin pracy ludzkiej (pracę kobiety liczono jako $^1/_2$ godziny, a pracę dziecka jako $^1/_3$ godziny pracy dorosłego mężczyzny), oraz 50—250 godzin pracy zwierząt pociągowych — bydła rogatego. Te same badania techniczne przeprowadzone w Holandii dały w wyniku dla 1 hektara 213—332 godzin pracy ludzkiej i 32—219 godzin pracy zwierząt pociągowych — koni.

Duży nakład pracy zużywany w krajach tropikalnych dla uprawy przy jednocześnie stosunkowo nikłych plonach powoduje, że praca jest mało rentowna. M. B. Smits ocenia na podstawie swych spostrzeżeń z Indyj Holenderskich, że przy 800 godzinach pracy otrzymano 1600 kg ryżu, czyli na 1 godzinę pracy wypada 2 kg ryżu.

R. Błachowski (Poznań)

A. LODEWYCKY: **Die weisse Rasse in den australischen Tropen.** Comptes Rendus du Congrès Intern. de Géographie, Amsterdam 1938, str. 209—214.

Autor mieszkający w Melbourne omawia kwestię osadnictwa w Queensland i wyraża przekonanie, że kolonizacja białych w Australii jest zupełnie możliwa i że jest na najlepszej drodze rozwoju.

Rozpowszechnione jest mniemanie, że człowiek biały w okolicach równika może rządzić, lecz że jako pracownik i kolonista nie wchodzi w rachubę. Tymczasem na przykładzie osadnictwa białych w Queens-

landzie okazuje się, że pewne obszary tropikalne mogą z powodzeniem służyć jako tereny osiedleńcze dla białych.

Przed stu laty sądzono, że urodzone w Sydney dzieci trzeba będzie w 8—10 wieku życia wysyłać do Anglii, celem wzmocnienia ich zdrowia. Gdy później zaczęto kolonizować okolice Brisbane w południowo-wschodniej części Queenslandu, sądzono, że w tej szerokości geograficznej (27°) na wybrzeżu osadnictwo jest wykluczone. Obecnie Brisbane liczy 310.000 białych czystej krwi. Nieco później — przyszła siłą rzeczy kolejka na obszary położone dalej ku północy — bliżej równika: Rockhampton (23°) i Townsville (19°). Miasta te, położone w obszarach niezaprzeczalnie tropikalnych, posiadają obecnie po 30.000 mieszkańców. I w tym wypadku głosili teoretycy, że w tej szerokości geograficznej i przy tym wzniesieniu nad poziom morza, nieprawdopodobnym jest, ażeby człowiek biały był w stanie wykonywać poważniejsze prace fizyczne, że po kilku latach będzie musiał ratować nadwątlone zdrowie w okolicach o klimacie umiarkowanym, że wykluczonym jest, żeby tu mogła żyć i rodzić dzieci biała kobieta.

Początkowe perspektywy dla osadnictwa białego nie były w Queenslandzie zbyt pomyślne. Sprowadzono, w przekonaniu że biały nie może tu pracować fizycznie, kanaków z Oceanii, jako robotników na plantacje trzciny cukrowej. Odkrycie złóż złota i miedzi ściągnęło mrowie poszukiwaczy, spekulantów i awanturników wszelkich narodowości. Epidemie tropikalne miały tu bogate żniwo: w roku 1884 np. była w Queensland śmiertelność o 50% wyższa niż w pozostałych stanach Australii. Dopiero po zlikwidowaniu w roku 1906 eksperymentu z kanakami i równoczesnym mniejwięcej wyczerpaniu złóż złota, nastąpił drugi okres rozwojowy, dla tropikalnego Queenslandu bardzo pomyślny. Złożyły się nań: 1). Mała liczba tubylców, którzy nie byli w stanie przeciwstawić się naporowi białych. 2) Pierwotny brak złośliwych chorób tropikalnych na tych obszarach. 3) Zwalczenie chorób zawleczonych tu przez kolorowych robotników. 4) Stałe podnoszenie się stopy życiowej. 5) Wysiedlenie przedstawicieli ras kolorowych, przy jednocześnie stale wzrastającej ilości białych. Czynniki te spowodowały, że społeczne warunki nie odbiegają od istniejących w dalej od równika położonych częściach Australii. I tak śmiertelność w r. 1933 wynosiła w Nowej Zelandii 8‰, w Australii 8,92‰ (średnio) a w Queenslandzie 8,88‰, czyli nieco mniej od średniej dla całej Australii. Liczba przyrostu naturalnego wynosiła w latach 1922—32 dla obszarów tropikalnych Queenslandu 2,7% rocznie, podczas gdy dla całej Australii tylko 1,5% rocznie. Szczegółowe badania lekarskie wykazały zupełnie dobry stan zdrowia u młodzieży szkolnej.

Jak się przedstawiają możliwości i wydajność pracy fizycznej białych w tropikalnym Queenslandzie? Robotnicy portowi, wykonywujący jak wiadomo najcięższą pracę fizyczną, stali zawsze na wysokości zadania — bez względu na porę roku. Jedynie w nielicznych dniach szczególnie upalnych, gdy wiały wiatry północne, zmniejszyło się nasilenie pracy o 11%. Gdy w roku 1906 przeprowadzono na plantacjach po raz ostatni zbiór trzciny cukrowej przy użyciu robotników-kanaków, znaleźli się pesymiści, którzy orzekli, że przemysł ten stoi w przededniu upadku. Tymczasem stało się wprost przeciwnie: tam gdzie kanak zbierał 1 tonę trzciny, tam człowiek biały wskutek wzrostu kultury rolnej osiąga obecnie 4,75 ton a pracując ciężko fizycznie cieszy się jak najlepszym zdrowiem. Mówiło się jakiś czas dużo o tym, jakoby znaczną część robotników queenslandzkich stanowili Włosi. Statystyka wykazuje jednak w r. 1933 tylko 8.343 osób urodzonych we Włoszech, czyli niecały 1% mieszkańców. W tymże

roku było w Queensland tylko 1.932 Chińczyków i 781 Japończyków.

W roku 1936 liczba mieszkańców Queenslandu wynosiła 974.000. Z tego 250.000, tj. przeszło jedna czwarta przypada na strefę międzyzwrotnikową.

R. Błachowski (Poznań)

K. KAYSER: **Bevölkerungsdichte, Wanderarbeit und europäischer Arbeitsbedarf in Ost-Afrika.** Comptes Rendus du Congrès. Intern. de Géographie, Amsterdam 1938, str. 441—457.

Popełniło by się błąd, próbując oznaczyć obszary przeludnienia w Afryce Wschodniej przy pomocy mapy zagęszczenia ludności.

W Tanganiice znajdują się obszary rolnicze o bardzo gęstym zaludnieniu. I tak w okręgu Wadschagga skupiło się na stokach Kilimandżaro 150.000 mieszkańców, tworząc zagęszczenie 273 ludzi na km². Co więcej, w poszczególnych wypadkach, np. na Kibosho znajduje się ich przeszło 400 na kilometrze². Żyzna, powstała z tufów wulkanicznych gleba, wysoki poziom uprawy roli oraz zrzeszenie się miejscowych tubylczych drobnych plantatorów kawy w ,,Kilimanjaro Native Cooperation Union" liczącej 22.000 członków, zapewniają rolnikom-murzynom dochody umożliwiające prowadzenie trybu życia bez konieczności uciekania się do zarabiania w obszarach częstokroć rzadziej zaludnionych, lecz o większym zapotrzebowaniu sił roboczych. To samo zjawisko obserwujemy nad jez. Wiktorii, gdzie w Lake Province skupiło się 30% całej ludności Tanganiiki, mianowicie 1.390.000 mieszkańców. W okręgu Bukoba (nad jez. Wiktorii) słynnym z uprawianej przez tubylców kawy, zamieszkuje w Kitobo 475, a w Buyango 425 mieszk. na km². Okazuje się, że drobni rolnicy-murzyni potrafią sobie na obszarach choćby bardzo gęsto zaludnionych lecz o warunkach sprzyjających uprawie roli, zapewnić zupełnie znośny tryb życia. Tymczasem, założone tu w Musoma kopalnie złota odczuwają brak robotników i zachodzi konieczność sprowadzania ich aż z Ruanda-Urundi, a kopalnia Geita sprowadza robotników z Western Province, z okolic Tabory.

Okresowe, sezonowe wędrówki w poszukiwaniu pracy zachodzą na rozległych, słabo zaludnionych obszarach Western Province, w okręgach Singida i Kondoa-Irangi w Central Province, oraz w Southern Highland Province. Panujące tu niekorzystne warunki przyrodzone zmuszają mieszkańców do szukania dodatkowych dochodów, przede wszystkim w sezonowych robotach rolnych, a w mniejszym stopniu w kopalniach, w kolejnictwie, w portach, oraz w charakterze służby domowej.

W okresie pory suchej występuje największe nasilenie sezonowych wędrówek robotników, w porze deszczowej zmniejsza się ruch ten o przeszło połowę: np. w styczniu (pora deszczowa) 1936 roku zanotowano w schroniskach 4.862 wędrownych robotników, a w lipcu (pora sucha) tegoż roku 10.689 robotników. Ustalenie nawet ogólnej tylko liczby sezonowych robotników nie jest rzeczą prostą; statystyka zawodzi, gdyż zdarza się, że jeden robotnik wędrując — bywa kilkakrotnie liczony. Ilość sezonowych robotników w Tanganiice ocenia się na 100.000.

Szlaki wędrówek przedstawiają się następująco: z południa na północ, przez Iringę, Kilosę i Kilombero do plantacyj sisalu w rejonie Tanga, oraz dalej ku północy do plantacyj kawy na Kilimandżaro i Meru. Na tym to szlaku przemierzają po większej części pieszo, sezonowi robotnicy odległości wynoszące przeszło 1000 km w jedną stronę. Na trasie tej kursują również całe karawany autobusów, przewożących zakontraktowanych pracowników. Szlak zachodnio-wschodni wiedzie na wybrzeże.

Popyt na siły robocze jest w Tanganiice tak wielki, że można było stwierdzić wypadki napływu wędrownych robotników z sąsiednich kolonij. Z plemion Mavia i Macua zamieszkałych w Portugalskiej Afryce Wschodniej na południe od Rovumy, rekrutują się robotnicy plantacyj sisalowych w Minkindani-Lindi, a pewna ich część przewędrowała całą Tanganiikę i pracuje w plantacjach kawy nad jez. Wiktorii. Do okręgu górniczego (kopalnie złota) w Lupa napłynęły rzesze robotników z Niasy i Północnej Rodezji. Do nowopowstałych kopalń cynku w Karagwe, oraz kopalń złota w Mwanza i Musoma napłynęło około 30.000 robotników z Ruanda-Urundi.

Sezonowe wędrówki w Tanganiice, jakkolwiek znaczne, mają charakter „krajowy", przy małym współudziale „zagranicy". Inaczej przedstawiają się one w sąsiedniej Niasie. Nie ma tam takiego zapotrzebowania na wewnętrznym rynku pracy: nie przeprowadza się większych inwestycyj w dziedzinie komunikacji, nie ma lokalnych większych rynków zbytu, ani liczniejszych europejskich posiadłości i plantacyj. Zmusza to mieszkańców nawet słabo zaludnionych obszarów do szukania zarobków w krajach sąsiednich: według danych „Emigrant Labour Report" z r. 1935 wywędrowało do Południowej Rodezji 75 000 robotników, a do Związku Południowej Afryki 20 000 robotników. Są wskutek tego w Niasie okolice, w których 65% zdolnych do pracy mężczyzn... po prostu nie ma.

Ogromny ruch sezonowych wędrówek Murzynów posiada także i psychologiczne uzasadnienie: Murzyni wykazywali zawsze tendencję do wywędrowywania — gdy nadarzały się jakieś trudności i komplikacje życiowe; łatwo się decydują na wędrówkę w nieznane i odpowiada im tryb życia na szlaku.

R. Błachowski (Poznań)

P. Daney: **Questions coloniales: Djibouti.** „Revue politique et parlementaire". Paris 1939, str. 82—93.

Tunis, Kanał Suezki i Dżibuti, to trzy najważniejsze kwestie sporne między Włochami a Francją na terenie Afryki. Port w Dżibuti ma niezmierne znaczenie dla włoskiej polityki kolonialnej, gdyż stanowi niejako bramę do Abisynii. Z niego wychodzi linia kolejowa do Addis-Abeby, wskutek czego cztery piąte obrotów handlu abisyńskiego kieruje się w świat przez port francuski. Rzecz naturalna, że Włochów ten stan rzeczy drażni.

Dżibuti ma dla francuskiej polityki imperialnej ogromne znaczenie jako etap i baza okrętowa na drodze między Francją a jej posiadłościami na Dalekim Wschodzie. Niezależnie od tego Somalia francuska, na której terenie leży Dżibuti, jest wprawdzie małą kolonią, ale o silnie rozwiniętym handlu. Wartość jej obrotów handlowych przekracza 350 mil. franków rocznie. Przed podbojem Abisynii nie było w Dżibuti więcej niż 20 Włochów. Dzisiaj na 2000 białych mieszkańców tego miasta jest Włochów 252. „Kwestia włoska" zaczyna tam zatem przybierać na sile.

Francja nie ma zamiaru ustępować Włochom portu, który ma dla niej znaczenie wojskowe i handlowe, w którym poczyniła poważne inwestycje na przestrzeni lat ostatnich. Włochy twierdzą, że Dżibuti jest im koniecznie potrzebne do należytego zagospodarowania podbitej Abisynii. Konflikt interesów między oboma mocarstwami zaczyna się więc zaostrzać.

Autor uważa, że Italia powinna dążyć raczej do pokojowego załatwienia sporu i to w interesie własnych jej planów kolonialnych. Położenie gospodarcze Abisynii jest bowiem obecnie niezwykle ciężkie. Kraj bynajmniej nie jest uspokojony, ani w całości zajęty, wskutek czego produkcja jego spadła prawie do

zera. Świadczą o tym najlepiej cyfry, dotyczące importu i eksportu, przechodzącego przez linię kolejową z Addis-Abeby i przez port w Dżibuti:

R o k	Import (ton)	Eksport (ton)	Pasażerowie
1934	32.316	27.477	114.854
1935	21.508	28.497	110.689
1936	63.112	14.836	181.010
1937	86.988	8.625	279.332
1938 (10 mies.)	72.506	380	309.920

Uderza nas w tym zestawieniu ogromny wzrost importu, co się tłumaczy koniecznością zagospodarowania kraju, oraz zastraszający wprost spadek eksportu na przestrzeni ostatnich trzech lat. Widać, że sytuacja w Abisynii nie przedstawia się wcale różowo dla Włochów, ale przeciwnie, że napotykają tam oni na olbrzymie trudności gospodarcze.

Nawet jednak, jeżeli pominiemy te trudności chwilowe, powinni Włosi wziąć pod uwagę, że w przyszłości Abisynia nie będzie krajem autarkicznym, a Italia sama nie zaabsorbuje całej jej produkcji i będzie musiała dążyć do współpracy z innymi państwami, zapewniając sobie w nich zbyt na produkty abisyńskie. Zarówno więc ze względu na sytuację obecną jak i przyszłą powinna Italia dążyć do pokojowego załatwienia sprawy Dżibuti i do współpracy z innymi krajami, w pierwszym zaś rzędzie z Francją, która może jej dostarczyć odpowiednich kapitałów. Autor jest głęboko przekonany o tym, że w interesie Włoch leży obecnie nie walka z Francją, ale współpraca gospodarcza z nią i wspólna eksploatacja bogactw nowej kolonii.

Jeśli chodzi o praktyczne załatwienie obecnych spraw spornych, to można by port w Dżibuti, oraz kolej do Addis-Abeby zamienić na autonomiczną instytucję o charakterze międzynarodowym, w której zarządzie Włochy otrzymałyby odpowiedni udział.

St. Rączkowski (Poznań)

A. Le Bail: **L'importance du rôle maritime de l'Afrique du Nord dans notre défense nationale.** „Journal de la Marine Marchande". Mars 1938, str. 325—326.

Serię artykułów tyczących obrony imperium kolonialnego francuskiego, drukowanych w roczniku 1938 tygodnika „Journal de la Marine Marchande" rozpoczyna artykuł wice-prezesa Komisji Marynarki Wojennej w Izbie Deputowanych posła Alberta Le Bail, który na podstawie autopsji stwierdza niedostateczny stan przygotowań do obrony wybrzeży Francuskiej Afryki Północnej. Zdaniem autora rozgrywka wojenna wobec umocnionych granic w Europie znajdzie właściwe rozwiązanie jedynie i tylko na terenie Afryki, względnie w rejonie Morza Śródziemnego. Tulon przestanie z chwilą wybuchu wojny być dostatecznie bezpieczną bazą dla floty francuskiej, która szukać musi oparcia w portach afrykańskich; to samo dotyczy zresztą bezpieczeństwa floty włoskiej w Spezii.

Najważniejszym zatem zagadnieniem okazuje się sprawa stworzenia odpowiednich dla floty baz w Bizercie i w Mers-el-Kebir. O ile pierwsza jest w chwili obecnej dostatecznie silna, nie tylko jako punkt obronny lecz zwłaszcza jako baza wypadowa przeciw-włoska,

o tyle prace w porcie Mers-el-Kebir nie postępują tak, jak tego wymaga sytuacja polityczna. Chodzi autorowi o przyspieszenie prac w przygotowaniu nabrzeży i basenów, prac, które przy obecnym tempie budowy wymagają do ukończenia około pięć lat czasu. Wobec korzystnego położenia obronnego, oraz już częściowo przeprowadzonych prac fortyfikacyjnych (artyleria tylko w części jest nowoczesna, i winna być uzupełniona zwłaszcza w dziedzinie obrony przeciwlotniczej) baza w Mers-el-Kebir przedstawia już w chwili obecnej bardzo silny ośrodek obronny; jednak niedostateczny stan prac portowych siłą rzeczy pomniejsza jego znaczenie. Na dowód powyższego przytacza autor ewentualną konieczność zgrupowania w nim np. całej śródziemnomorskiej floty francuskiej. Koncentracja taka w chwili obecnej jest nie do pomyślenia, brak bowiem nabrzeży i innych urządzeń portowych spowodowałby dotkliwą zwłokę w każdej akcji. Samo wprowadzenie w rejon ochronny Mers-el-Kebir wszystkich jednostek floty, szukającej w nim oparcia, trwałoby miesiąc, co w pełnej mierze chyba uzasadnia konieczność przyspieszenia prac przez przyznanie znacznie większych kredytów państwowych na pracę w tak ważnej bazie morskiej Afryki Północnej. Podnosząc raz jeszcze w końcu artykułu kapitalne wręcz znaczenie terminowego przygotowania wybrzeży afrykańskich do obrony i stworzenia zarazem na nich punktów wypadowych dla floty morskiej, nie zapomina autor o znaczeniu lotnictwa, któremu również należy przygotować punkty oparcia wzdłuż wybrzeży z uwagi na konieczność obrony nie tylko miast takich jak Alger i Oran, lecz także wybrzeży niezamieszkałych, które mimo wszystkich niesprzyjających warunków geograficznych, przedstawiają w wielu miejscach możliwości desantu dla nieprzyjacielskich sił morskich i powietrznych.

B. Andrzejewski (Poznań)

A. Rio: **Un problème angoissant pour la défense nationale.** „Journal de la Marine Marchande", Avril 1938, str. 469—470.

Podtytuł artykułu „Il faut réduire les délais de la construction navale en France" — jest myślą przewodnią, której uzasadnienie daje nam autor w sposób bardzo przekonywujący.

Porównując zbrojenia Francji i państw osi w dziedzinie marynarki wojennej dochodzi autor do stwierdzenia, że stan ilościowy marynarki wojennej francuskiej w chwili obecnej jest dostateczny, by stanowić przeciwwagę dla floty nieprzyjacielskiej. Niemniej pod względem jakościowym, a więc wieku i wyposażenia, flota francuska stoi w tyle za flotą tak niemiecką, jak i włoską. Wynika to jedynie z powolności prac przy budowie poszczególnych jednostek floty francuskiej, z czego rodzi się na najbliższą przyszłość podwójne dla niej niebezpieczeństwo: 1. floty włoska i niemiecka w najbliższych latach wzrosną w stopniu znacznie silniejszym, niż flota francuska w tym samym okresie, 2. będą one rozporządzały ogromnym odsetkiem jednostek nowych, zaopatrzonych w najlepsze, bo ostatnie urządzenia techniczne i ogniowe — czego w żadnym wypadku, przy obecnym tempie pracy, nie będą posiadały jednostki floty francuskiej.

Na poparcie tak sformułowanego twierdzenia przytacza autor czasokresy budowy poszczególnych jednostek morskich w Niemczech i Francji. Według wiarogodnych źródeł niemieckich budowa np. łodzi podwodnej trwa krócej niż 15 miesięcy, a torpedowca mniej niż 18 miesięcy, podczas gdy w Francji okres budowy takich jednostek trwa średnio 3 lata. Przykład jednocześnie rozpoczętej budowy jednostki takiej w Niemczech i Francji, według najnowszych nawet planów uzbrojenia i wyposażenia, daje przy oddaniu jej do służby w flocie wyraźną przewagę na

rzecz Niemiec. Minus dla floty francuskiej wyraża się raz tym, że przeciwnik w okresie lat 3 zbudować będzie mógł dwie jednostki, powtóre gotowa jednostka francuska typem czy wyposażeniem będzie spóźniona o co najmniej półtora roku, co — przy dzisiejszych dążeniach do ulepszeń — jest stratą bardzo znaczną.

Zdaniem autora, stan lotnictwa francuskiego, badany na tej samej podstawie, jest wręcz fatalny i tylko natychmiastowe przystąpienie do reorganizacji produkcji w tej dziedzinie, lub uzupełnienie przez zakupy za granicą (co stało się faktem w ostatnich tygodniach — przyp. rec.) — może temu stanowi zaradzić.

Jakie są sposoby naprawy, czyli przyspieszenia budowy jednostek floty morskiej we Francji? Ponieważ przemysł francuski, nie tylko budowy okrętów, lecz także pomocniczy, rozbudowany jest dostatecznie, ponadto w czasie wojny r. 1914/18 dał dowody zdolności podniesienia produkcji swej do maksimum, odpowiadającemu mniej więcej żądaniom sformułowanym przez autora — sprawa należy jedynie do dziedziny finansowo-kredytowej i pracy.

Kwestia kredytów rozwiązana być może tylko w drodze przyznawania przemysłowi przy zamówieniu i w trakcie postępu robót, stałych, równomiernych i częstych sum, koniecznych dla utrzymania toku pracy a przede wszystkim dla jej wzmożenia. Ponadto marynarka musi rozporządzać znaczniejszymi kredytami dodatkowymi, jakie posłużyć jej mogą do zwiększenia zamówień w odpowiedniej dla siebie chwili, a przynajmniej w okresie intensywnej pracy dla nadrobienia strat i opóźnień dotychczasowych. — Kwestia pracy jest o wiele delikatniejszą. Przede wszystkim zwiększenie liczby godzin pracy przez 1) pracę na dwie zmiany, tzn. pracę maszyn przez 80 godzin w tygodniu, 2) pracę w godzinach nadliczbowych tam, gdzie warunki techniczne nie pozwalają na pracę na dwie zmiany i 3) zwiększenie kadr robotników kwalifikowanych przez organizowanie kursów specjalnych i szkół technicznych zawodowych, również przez specjalizowanie bezrobotnych.

Takie rozwiązanie kwestii jest konieczne, a ponieważ w licznych punktach wymaga ono dłuższego czasu, przeto — zdaniem autora artykułu — podjęte powinny być starania o jego realizację natychmiast. Dodatkowo wspomina o konieczności zapewnienia przemysłowi zamówień stałych, co jedynie pozwoli na inwestycje w tym przemyśle i przyczyni się do wzmożenia zainteresowania się przemysłu prywatnego dla dostaw dla floty.

Stan floty jest w chwili obecnej, jak twierdzi autor ponownie w zakończeniu artykułu — zadawalający, jednak należy myśleć o przyszłości, bo rozwiązanie problemu w razie wybuchu konfliktu nie jest kwestią dni, lecz lat.

B. Andrzejewski (Poznań)

R. Moreux: **La France ne peut admettre que son drapeau soit amené, où que ce soit, dans son empire colonial.** „Journal de la Marine Marchande", Novembre 1938, str. 1711—1712, oraz artykuły w n-rach 1026, 1027, 1028 i 1030 tego tygodnika.

Autor, naczelny redaktor pisma, przedstawił po krótce skutki wrześniowego kryzysu europejskiego we Francji, gdzie nastąpiło jak gdyby otrzeźwienie i nawrót do poczucia godności wielkiego narodu. Ponieważ jednak dla pewnej części społeczeństwa francuskiego, któremu groźba nowej wojny przywiodła na myśl przejścia z lat 1914/18, rzeczą jak gdyby konieczną wydawały się dążenia rewindykacyjne Niemiec w Afryce, a zarazem w atmosferze tej głosy za ew. zwrotem Rzeszy kolonij Togo i Kamerunu mogłyby stać się propagandą wewnętrzną we Francji proniemiecką —

autor widział się zmuszony do wyjaśnienia stanowiska większości opinii francuskiej w tej sprawie.

Odrzuca on z góry wszelką możliwość nawet podniesienia kwestii zwrotu tych kolonij Niemcom we Francji i twierdzi, że każdy rząd, który by się ośmielił tego podjąć, upadłby niezwłocznie pod naciskiem wzburzonej opinii publicznej. Niemniej uważa autor za wskazane stworzenie w tych koloniach warunków współpracy gospodarczej Francji i Niemiec. Motywami odrzucenia możliwości oddania Rzeszy Togo i Kamerunu jest, co autor cytuje za sen. Rio, groźba rozerwania jednolitości politycznej i strategicznej francuskiego imperium kolonialnego i macierzy. De tego autor dodaje jako motyw dalszy, wynikający z samej podstawy roszczeń niemieckich, kwestię honoru narodowego. O ile Niemcy za punkt honoru uważają zwrot kolonij niegdyś ich posiadłości, o tyle Francuzi za takiż punkt honoru muszą uważać utrzymanie pod swoją władzą terenów i ludności tubylczej, która zawierzyła Francji, i której zaufania bezwzględnie metropolia nie może nadużyć. Co do współpracy francusko-niemieckiej w Togo i Kamerunie, to istnieją różne jej formy i możliwości, których dobór i utrzymanie zależeć będzie tylko od dobrej woli obu partnerów. Zwracając uwagę w formie dość sceptycznej na lojalność partnera niemieckiego, podnosi, że ze względów politycznych roszczenia rewindykacyjne niemieckie nie rozciągają się na kolonie dawne na Dalekim Wschodzie, na archipelagi podległe obecnie Japonii. Autor kończy artykuł stwierdzeniem, że jedynie odpowiedź i stanowisko Rzeszy wobec ofiarowanej przez Francję współpracy gospodarczej może przynieść rozwiązanie pozytywne względnie negatywne dla pokoju europejskiego i światowego. Odpowiedź ta, kończy autor, zadecyduje również o losie samej Rzeszy.

Redakcja tygodnika bezpośrednio po tym artykule ogłosiła rodzaj plebiscytu wśród czytelników na temat, czy należy zwrócić Rzeszy Togo i Kamerun wzgl. część tych kolonij, i czy współpraca gospodarcza z Niemcami jest dopuszczalna, wskazana i w jakiej formie.

Nadesłane odpowiedzi, opublikowane w kilku kolejnych zeszytach tygodnika, a pochodzące tak od posłów i senatorów, jak i ludzi stojących zdala od czynnej polityki, dały obraz nadzwyczaj charakterystyczny. I tak wśród kilkudziesięciu odpowiedzi drukowanych do końca roku 1938 bezwzględna większość głosujących wypowiedziała się stanowczo przeciw restytucji tak całych kolonij jak i najmniejszej nawet ich części. Zaledwie jeden głos wyraził możliwość i próbował umotywować zdanie przeciwne, przytaczając konieczność uniknięcia skrajnego rozwiązania kwestii, jednak dopiero po uzyskaniu trwałych wyników ew. konferencji międzynarodowej w formie ogólnego rozbrojenia. Inne głosy dopuszczały w przeważnej mierze konieczność współpracy gospodarczej, niemniej wyrażały się w nich jak najdalej idące zastrzeżenia co do formy tej współpracy i intencyj ew. partnera niemieckiego. Ciekawe i dość liczne były głosy widzące wzór takiej współpracy w Kongo Belgijskim, inne dopatrywały się niebezpieczeństwa w ew. obcych kompaniach kolonialnych dawnego typu na własnych terenach. Dalsze głosy podawały jako niewłaściwe ew. uprzywilejowanie Niemców w dziedzinie takiej współpracy gospodarczej między narodami — posiadającymi kolonie a z niej korzystającymi, — a to na skutek dopatrywania się znacznego niebezpieczeństwa dla posiadającego politycznie kolonię partnera francuskiego.

Ponieważ ankieta, która znalazła bardzo żywy oddźwięk i to zwłaszcza wśród sfer parlamentarnych francuskich, dała materiał jak najobfitszy, siłą rzeczy trwanie jej przedłużyło się poza okres

przez redakcję przewidziany. Co ważniejsze, przypadła ona na czas wysunięcia roszczeń kolonialnych przez Włochy. Przyczyniło się to do wyraźnego skonsolidowania opinii francuskiej, która tym samym widziała imperium kolonialne francuskie zagrożone z dwóch stron. Charakterystycznym dowodem wzmożenia się stanowiska opozycyjnego francuskiego był dalszy i wyraźny brak w ankiecie głosów za możliwością w ogóle podjęcia kwestii ew. restytucji terenów kolonialnych Rzeszy (a tym samym odstąpienia jakichkolwiek terenów Włochom), wzmogły się jak gdyby również głosy żądające od Rzeszy przed podjęciem z nią współpracy gospodarczej w koloniach gwarancyj. Góruje wyraźnie niedowierzanie partnerowi niemieckiemu, co daje zarazem obraz właściwego nastawienia społeczeństwa francuskiego do swego sąsiada wschodniego.

Jeżeli zastanowimy się nad zasadniczym znaczeniem podniesionej dyskusji na łamach tygodnika francuskiego, stwierdzić należy, że odegrały tu prawdopodobnie rolę także względy natury ekonomicznej środowiska armatorów i towarzystw okrętowych (budowy i eksploatacji), których organem jest tygodnik. Spadek obrotów handlu zagranicznego kolonij francuskich na skutek dążeń do autarkii niektórych państw odbił się niewątpliwie w bardzo znacznej mierze na obrotach tych towarzystw, które chętnie widziałyby wzmożenie się współpracy ekonomicznej w koloniach z innymi państwami. Z drugiej jednak strony załatwienie roszczeń kolonialnych niemieckich w postaci zaspokojenia ich przez zwrot pewnych terytoriów obecnie zagospodarowanych wysiłkiem i nakładem kapitałów francuskich, w formie zbyt wyraźnej godziłoby w podstawy tych towarzystw, czerpiących znaczne zyski z spornych terenów kolonialnych. Raczej zatem skłonni bylibyśmy — mimo podniesionych przez inicjatorów i uczestników ankiety licznych momentów politycznych, prestiżowych i innych — dopatrzeć się opinii Francuza-kupca niż Francuza-polityka.

B. Andrzejewski (Poznań)

H. Pelle des Forges: **Gardienne de la porte centrale de la Méditerrannée, la Tunisie occupe une situation stratégique privilégiée.** „Journal de la Marine Marchande“, Déc. 1938, str. 1898—1900.

W dziale zatytułowanym — La défense des routes maritimes — daje wyraz swemu stanowisku oficer marynarki wojennej francuskiej, uczestnik w latach 1906—8 i dowódca sekcji torpedowców w wojnie światowej w akcji na wodach Tunisu, na temat znaczenia strategicznego protektoratu i podniesionych przez Włochy roszczeń do tego kraju.

Zgodny z stanowiskiem prasy włoskiej, iż Tunis dla Francji jest posiadłością o znaczeniu strategicznym nadzwyczaj ważnym, autor podkreśla to znaczenie jeszcze przez omówienie możliwości akcji floty francuskiej na wodach tak zachodniej jak i wschodniej części Morza Śródziemnego.

Specjalną rolę odgrywa wybrzeże południowej części Tunisu w okolicy wyspy Djerba. Znaczne różnice przypływu i odpływu na morzu (do 4 m) dają dostęp do brzegów tylko przy użyciu doświadczonych pilotów, obeznanych z warunkami miejscowymi. Utrudni to zatem ogromnie próby desantu z strony przeciwnika, który ponadto spotka się z natychmiastową kontrakcją jednostek francuskich stacjonowanych w pobliżu, zwłaszcza w okolicy przystani w Kerkennal. Zresztą, twierdzi autor, nawet udany desant nieprzyjacielski musi być poparty dalszą akcją floty własnej; w konkretnym wy-

padku desant włoski na południowych wybrzeżach Tunisu tego poparcia mieć nie będzie, flota bowiem związana będzie walką z francuską flotą broniącą wybrzeża.

Również zapatrywanie autora na działanie lotnictwa nieprzyjacielskiego nacechowane jest pewnym optymizmem w odniesieniu do ew. strat z strony francuskiej. O ile tylko lotnictwo francuskie przybrzeżne oraz obrona przeciwlotnicza na lądzie i na okrętach będą postawione i utrzymane na odpowiednim poziomie, akcja nieprzyjaciela z powietrza w pobliżu wybrzeży Tunisu z góry będzie skazana na niepowodzenie; odsetek bowiem skutecznych działań lotnictwa włoskiego będzie zawsze bardzo mały i nie przyczyni się zupełnie do powstrzymania ruchów jednostek francuskich.

Ośrodkiem jednak głównym obrony Tunisu będzie Bizerta, której położenie i wyposażenie pozwoli flocie francuskiej, zwłaszcza jednostkom najnowocześniejszym, jak będący w służbie już statek liniowy *Dunkerque* i wkrótce gotowy *Strasbourg*, na działanie w obu częściach Morza Śródziemnego, i to przy współdziałaniu łodzi podwodnych, kontrtorpedowców i lotnictwa.

Kończąc w duchu optymistycznym utrzymane rozważania, autor występuje w sposób stanowczy przeciw roszczeniom włoskim, motywowanym tym, że siły francuskie w Tunisie stanowią groźbę dla Italii. Stwierdza, że Francja nie miała i nie ma zamiaru zaatakować Italii i że uznaje ona prawa Włochów osiadłych w Tunisie, a przede wszystkim broni kraju, który jest własnością beya, oddaną jej w opiekę, i do której nikt nie ma prawa podnosić jakichkolwiek roszczeń, tym mniej z racji dawnej przynależności do cesarstwa rzymskiego.

B. Andrzejewski (Poznań)

I. S(IEDENTOP): **Die drei Weltverkehrskanäle. — Bau eines südfranzösischen Atlantik - Mittelmeer - Kanals ? — Ein langer Unterseetunnel zwischen Japan und Mandschukuo erwogen.** „Zeitschrift für Erdkunde". Zesz. 2/3 1939, str. 131—133.

1. W dziale wiadomości aktualnych autor podaje w krótkim zarysie najpierw dane o ruchu i rozwoju trzech najważniejszych kanałów o znaczeniu światowym, mianowicie kanałów Sueskiego Kilońskiego i Panamskiego. Jako odbicie ożywienia ruchu handlowego w świecie w r. 1937 pierwsze dwa kanały wykazały zwiększenie obrotów w tym roku w stosunku do r. 1929 pierwszy o 7,2% a drugi o 3,9%. W przeciwieństwie kanał Panamski, mimo zwiększenia obrotów w stosunku do roku 1936, wykazuje nadal obroty niższe o 14% od obrotów w roku 1929.

Ciekawsze jest stwierdzenie, iż po raz pierwszy od r. 1928 kanał Kiloński przewyższył pod względem tonażu okrętowego handlowego netto kanał Panamski (22,2 mil. nrt do 20 mil. nrt), który to rozwój zaznaczył się również znacznym zwiększeniem dochodowości kanału Kilońskiego. Zawdzięcza on to zwłaszcza zwiększeniu przewozów towarów masowych, jak węgiel (9,1 mil. t), rudy (3,67 mil. t), drzewo (2,95 mil. t) i zboże (1,51 mil. t).

2. Notuje autor również pogłoskę, jakoby Francja i Anglia przy udziale zainteresowanych sfer holenderskich miała na specjalnej niedawno zwołanej konferencji rozważać sprawę budowy wielkiego kanału łączącego poprzez terytorium francuskie Atlantyk z Morzem Śródziemnym. Projekty przewidują budowę kanału dla użytku statków oceanicznych i wojennych państw zainteresowanych, przy czym koszt budowy, pogłębienia i rozszerzenia istniejącej już między Bordeaux i La Nouvelle sieci

kanałów wyniósłby łącznie 90 mil. funtów. O ile budowa rozpoczęta by została natychmiast i to przy użyciu przewidzianej ilości sił roboczych (100.000 ludzi) kanał byłby gotów na początku r. 1943.

Dawno już lansowany przez pewne sfery francuskie projekt dostosowania kanału Południowego dla ruchu statków oceanicznych, zdawałby się być bliższy realizacji zapewne w wyniku obecnej sytuacji politycznej w świecie.

3. Najciekawszy jest jednak rozważany obecnie przez japońskie czynniki oficjalne projekt budowy tunelu podmorskiego między Japonią a Południową Koreą celem związania wysp japońskich z kontynentem Azji. Przyczyni się to — twierdzą projektodawcy — do wzmocnienia i ustalenia związków przede wszystkim gospodarczych między Japonią, Mandżukuo i Chinami. Koszt gigantycznego tego przedsięwzięcia wyniesie od 1.000 do 1.550 mil. jen. Wykonanie przewidziane jest etapami, przy czym długość tunelu wg projektu wyniesie około 120—150 km. Tunel jednak nie będzie tworzył całości, przebiegać bowiem będzie od Karatsu na wielkiej wyspie południowej Kiusziu do wyspy Iki, następnie drugi sektor od tej wyspy do wyspy Czuszima, i ostatni od wyspy Czuszima do Fusan w południowej Korei. Jednak jako najważniejszy okres wstępny prac uznano budowę odrębnego tunelu podmorskiego, łączącego dwie wyspy główne Hondo i Kiusziu, przez co nastąpiłoby po ukończeniu wszystkich prac połączenie lądem nieprzerwane całej Japonii z kontynentem Azji.

B. Andrzejewski (Poznań)

W. Hellpach: **Generelle Erkenntnisse zur Individual- u. Sozial-, Rassen- und Völker-Psychologie der kolonisatorischen Aklimatisation.** Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Amsterdam 1938, str. 143—154.

Poruszając dotychczas sprawę aklimatyzacji, zawsze na pierwszy plan wysuwało się czynniki fizyczne. Jednak bardzo ważne znaczenie mają tutaj i czynniki psychiczne.

Praktycznie można to wykazać na przykładzie, jakiego dostarcza ogród zoologiczny Hagenbecka w Hamburgu. Mianowicie, zwierzęta przywiezione do tego ogrodu z krajów tropikalnych, o ile posiadają dostatecznie duży obszar, gdzie by się nie czuły skrępowane i gdzie mogą żyć gromadnie — lepiej znoszą zmienione warunki klimatyczne, aniżeli ich towarzysze żyjący w dobrze ogrzanych, ale małych klatkach.

Przechodząc do aklimatyzacji człowieka, autor przytacza dwie zasadnicze tezy, które stanowią podstawę do rozważań nad możnością aklimatyzacji rasy białej w krajach tropikalnych.

1. Istnieje pewien związek między ziemią, rasą i narodem, tzn. ażeby jakiś naród lub rasa mogły istnieć i pomyślnie się rozwijać, trzeba pewnego przystosowania się tego narodu lub rasy do warunków geograficznych danego obszaru.

2. Człowiek, zmieniając swoje przyrodzone otoczenie, zmienia się również sam w sobie (czynności swego ustroju) a w następstwie tego zjawiska może zmienić swoje otoczenie.

Różnice indywidualne a aklimatyzacja. — Różnice te są ściśle zależne od danego osobnika, wykazują wielką rozbieżność i nie dają się podciągnąć pod wspólną regułę. Dlatego też zbyt pochopne wyciąganie wniosków z indywidualnej zdolności aklimatyzacyjnej może się okazać mylne. Autor stara się związać typy kretschmerowskie ze zdolnością aklimatyzacyjną. Jest przekonany, że typ leptosomatyczny (schizotymik) jest bardziej odporny na zmienione warunki, aniżeli eurosomatyk (cyklotymik). Ten pogląd można poprzeć

danymi z fizjologii (regulacja ciepła u przedstawicieli obu typów).

Ważnym czynnikiem jest również wola ludzka oraz czynniki emocjonalne — jak osobista duma, idea naukowa, idea religijna itp. Czynniki te niejednokrotnie mogą pozwolić organizmowi na przezwyciężenie niesprzyjających warunków. Jako przykład służyć mogą uczestnicy wypraw polarnych, misjonarze, poszukiwacze złota.

Czynniki rasowe. — Powierzchowny rzut oka na mapę świata wskazuje, że rozmieszczenie ludów nie jest zupełnie dowolne, a najłatwiejsze wytłumaczenie tego faktu leży — zdaniem autora — w strukturze rasowej ludności. Murzyni zaledwie przekraczają zwrotniki. Podobnie jest z malajską grupą ludów. Ludy „rasy północnej" (autor bowiem dzieli schematycznie ludy Europy na dwa typy: północny i południowy, czyli śródziemnomorski) trzymają się 45^0 szer. pn. W niższych szerokościach spotykamy je tylko na wyżynach; natomiast rasa śródziemnomorska znajduje się zasadniczo między 25^0—45^0 szer. geogr. Jedynie rasa mongoloidalna wykazuje wielką zdolność aklimatyzacyjną. Widzimy ją zarówno pod biegunem jak i na równiku; na wysokości 0 m jak i na wys. 4.000 m.

Strefy klimatyczne a aklimatyzacja. — Warunki aklimatyzacyjne poszczególnych stref klimatycznych są bardzo mało znane. Dziedzina ta leży jeszcze odłogiem. Najjaśniej ta sprawa przedstawia się dla klimatu górskiego. W naszej strefie klimatycznej góry stały się terenem odpoczynkowym i stacjami walki z niektórymi chorobami społecznymi. Jeszcze większe znaczenie mają góry dla rasy białej pod względem zdrowotnym i higienicznym w krajach tropikalnych. Najbardziej niesprzyjającym dla człowieka białego jest klimat międzyzwrotnikowy nizinny. Składa się na to: 1) ujemny wpływ na organizm klimatu gorącego i wilgotnego, 2) choroby zakaźne, oraz 3) importowany przez białego alkohol, choroby weneryczne. Można jeszcze zauważyć, że aklimatyzacja ludów idących z północy na południe jest trudniejsza niż ludów idących w kierunku odwrotnym.

Niejednokrotnie ciężkie warunki fizyczno-geograficzne mogą być złagodzone przez czynniki psychiczne tkwiące w człowieku. Duże znaczenie ma w tym zagadnieniu grupa społeczna, w której się biały człowiek znajduje, oraz jej psychika. Najważniejszą rolę do spełnienia podczas kolonizacji ma rodzina. Ona bowiem łączy swoich członków w całość, nie pozwala upadać na duchu i mieszać się z elementem miejscowym. Rodzina ma jeszcze inną dodatnią cechę: rodzina — to zespół składający się z osobników różnowiekowych, gdzie siła młodych jednoczy się z rozwagą starszych, co w kolonizacji jest bardzo ważne.

Grupa emigrantów wyjeżdżająca do danej kolonii zabiera ze sobą pewien zasób dóbr kulturalnych i duchowych. Dobra te stanowią spójnię z krajem macierzystym i przyczyniają się do utrzymania jedności narodowej. W obcych, niedogodnych pod względem fizycznym środowiskach walory psychiczne i kulturalne stanowią jakby przeciwwagę wpływów obcych. To nowe otoczenie koloniści starają się upodobnić do poprzedniego otoczenia. Z biegiem czasu następuje w tych nowych warunkach częściowa ewolucja wartości kulturalnych. Może ona się odbywać powoli, niespostrzeżenie, albo z przymusem i wówczas wywołuje rozgoryczenie, zniechęcenie, bierność w poczynaniach. Dlatego też język, religia, zwyczaje powinny być tolerowane przez państwa, które przyjmują emigrację. Jeżeli współżycie danego państwa z emigrantami nastąpiło spontanicznie, to ci przybysze mogą stworzyć wartościowy element, w pełni lojalny. Jako życiowy przykład można przytoczyć obecną lojalność Burów oraz kanadyjskich Francuzów. *A. Jasiewicz (Poznań)*

O. FISCHER: **Kann der Mensch weisser Rasse in tropischen Ländern leben?** Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Amsterdam 1938, str. 87—100.

Ponieważ autor niniejszej pracy jest lekarzem i w dodatku specjalistą chorób tropikalnych, poglądy jego o powyższym zagadnieniu są szczególnie ciekawe i ważne. Autor uważa, że główne niebezpieczeństwo w kolonizowaniu krajów tropikalnych przez białych leży w chorobach tropikalnych.

Na pierwszym miejscu wymienia malarię, która zagraża nie tylko ludziom rasy białej, lecz także przedstawicielom innych ras, jak to się pokazało na przykładzie Indian środkowo-amerykańskich, którzy po przeniesieniu się z terenów wyżynnych w tereny niżej położone, wilgotne i zabagnione, również zapadali na malarię.

Walczyć z malarią należy nie tylko przez systematyczne stosowanie środków takich jak chinina, czy niedawno odkrytych preparatów takich jak atebrina czy plasmochina, ale także przez tępienie roznosiciela tej choroby muchy *Plasmodium malariae* (Anofeles) oraz przez unikanie miejsc, w których mucha ta się pojawia.

Niemniej ważną jest choroba zwana po łacinie *Ankylostomiasis* po polsku zaś tężec, którego pierwsze objawy nie są wprawdzie specjalnie groźne, jednakże w późniejszym stadium rozwojowym powoduje ogólne osłabienie organizmu i niedokrwistość, w młodym zaś wieku niedorozwój organizmu. Systematyczne leczenie, głównie zaś unikanie okazji do zarażania się przez noszenie dobrego obuwia i przestrzeganie czystości są najlepszym sposobem zwalczania tej choroby. Zarazki bowiem tej choroby w postaci larw pełzają po wilgotnej ziemi i łatwo dostają się do organizmu ludzkiego zwłaszcza w miejscach gdzie ciało nie jest niczym odizolowane.

Na trzecim miejscu należy postawić różne choroby przewodu pokarmowego, w szczególności zaś różne formy biegunki. Te dają się szczególnie we znaki dzieciom, chociaż i u dorosłych ograniczają niekiedy wydajność pracy. Choroby te spotyka się nie tylko na wyżej położonych terenach stref tropikalnych, lecz także stwierdzono je w niektórych krajach strefy umiarkowanej, jak np. w Syrii.

Inne choroby tropikalne są ściśle związane tylko z pewnymi terenami i w całym pasie strefy tropikalnej nie występują. Tu należy wymienić przede wszystkim chorobę śpiączkę oraz tzw. chorobę *Kala-Azar*. Z innych chorób tego rodzaju, których przyczyny powstania są mniej lub więcej znane występują tu i ówdzie czarna ospa, cholera, dżuma oraz tyfus, na który w r. 1930 w Paragwaju zapadło 420 kolonistów niemieckich, z czego zmarło 50 osób.

Jednakże chorób tych można stosunkowo łatwo uniknąć, zachowując dietę w jedzeniu oraz spożywając tylko pokarmy wartościowe dla organizmu i łatwo strawne i nie w nadmiernych ilościach. Wchodziłyby tu w grę przede wszystkim owoce i jarzyny.

Prócz przestrzegania diety nie wolno zapominać o zachowywaniu praw higieny. Chorobami które rozwijają się głównie na skutek brudu są egipska choroba oczu i lepra czyli trąd. Na pierwszą chorobę w Palestynie np. na 1.000 dzieci zapadło blisko połowa. Zarażenie się tymi chorobami następuje tutaj tylko przez obcowanie z chorymi. Z tego powodu należy chorych odizolować od otoczenia.

Poważne niebezpieczeństwo dla białych stanowi i to, że tubylcy bardzo często są roznosicielami zarazków danych chorób, chociaż sami na choroby te nie zapadają. Wypadki tego rodzaju miały miejsce między kolonistami w Brazylii, którzy zapadali na żółtą febrę dzięki tubylcom, roznoszącym zarazki tej cho-

roby. Jak wykazały najnowsze badania w Afryce Zach. tubylcy są wprost przesiąknięci zarazkami różnych chorób, zaś Europejczyk nieprzygotowany do zetknięciu się z nimi, zapada na te choroby. Za przykład może tu służyć ostatnia epidemia w koloniach na wybrzeżu Zachodniej Afryki położonych, gdzie w r. 1927 w Togo na 27 chorych zmarło 13 osób.

Dane statystyczne rzucają jaśniejsze światło na wyżej przytoczone fakty:

	Liczba wypadków śmierci łączn.	Choroby tropikalne	Choroby nietropikalne	Na t. zw. czarną gorączkę	Choroby zakaźne
Togo . . .	62	33	28	10	9
Kamerun . .	212	104	63	79	12
Afr. Wsch. .	574	214	287	116	73
Nowa Gwinea	151	36	77	15	22

Uderza dużo wypadków śmierci na skutek tzw. czarnej gorączki, która dzisiaj jest skutecznie zwalczana przez wspomniany już niedawno wynaleziony preparat atebriny. Dalej widać, że prawie jednako układają się stosunki śmiertelności między chorobami tropikalnymi oraz nietropikalnymi.

Badania Fibicha w jednej z misji niemieckich wykazały, że 23% wypadków śmiertelnych jest spowodowanych chorobami tropikalnymi.

Rozważania te prowadzą do tego, że koloniści winni mieć wystarczającą opiekę lekarską, lekarze zaś winni mieć do pomocy wyszkolony personel pomocniczy.

Wybierających się do kolonij trzeba poddawać specjalnym badaniom lekarskim dla sprawdzenia czy będą zdolni znieść trudy i niebezpieczeństwa, czekające ich w koloniach, udzielić im nieraz niezbędnych wskazówek zwłaszcza gdy chodzi o rozpoznanie pierwszych stadiów chorób tropikalnych tak, ażeby mogli sobie w razie potrzeby sami radzić.

Jak z tego widać choroby tropikalne stanowią główne niebezpieczeństwo dla białych kolonistów, a nie klimat, któremu do niedawna przypisywano jeszcze tzw. anemię tropikalną, tropikalne niedomogi serca itd.

Jednakże i klimat ma znaczenie. Człowiek biały nie jest do klimatu gorącego przyzwyczajony. Dla odpowiedniej aklimatyzacji należy nosić lekki i przewiewny ubiór, nakrycie głowy przed promieniami słonecznymi, oraz należy odpowiednio rozłożyć zajęcia dzienne tak, ażeby odpoczywać wówczas, gdy jest gorąco — odpowiednio się odżywiać, unikać alkoholu, pracować na wolnym powietrzu i starać się o zdrowy i pokrzepiający sen. W ten sposób łatwo da się uniknąć niebezpieczeństw, związanych z klimatem.

Ważne jest to, że organizm który daje sobie jako tako radę w naszym klimacie z chorobami, w nowym otoczeniu staje się mniej odporny. Nowe bowiem otoczenie działa niekiedy zgubnie na system nerwowy zwłaszcza na skutek bezczynności. Odnosi sie to zwłaszcza do kobiet, które z natury swej są bardziej wrażliwe. Skrzętna praca jednak i umiarkowany ruch oddziaływują w tym wypadku korzystnie na organizm. Charakterystyczne jest dalej to, że kto w Europie był przyzwyczajony do ciężkiej pracy, także i w koloniach łatwiej pracuje. Pokazało się to na śmiertelności Europejczyków w Afryce Wsch., Lagos i na Wybrzeżu Złotym. Widać stosunkowo małą śmiertelność między Europejczykami w Afryce.

Wysunięte przez Nürnberga i Kohlbrugga zagadnienie degeneracji rasy po kilku pokoleniach, nie da się — zdaniem autora — utrzymać. Liczne badania i doświadczenia przeprowadzone pomiędzy kolonistami, którzy już w czwartej generacji zamieszkują np. Queensland, przeczą tym poglądom. W następnych

pokoleniach bowiem ani nie zostaje ograniczona zdolność rozradzania się, ani poszczególne typy nic nie tracą na zdolności do ciężkiej nawet pracy.

Podobnie jak i u nas, zdrowie dzieci w krajach tropikalnych zależy od pielęgnacji rodziców. Dzieci tam urodzone, jak wykazują pomiary, były co prawda lżejsze, wyższe i szczuplejsze, niż dzieci urodzone w Europie, ale mięśnie miały lepiej rozwinięte. W ogóle stan dzieci, urodzonych w krajach tropikalnych jest zupełnie zadowalający.

W końcu autor podaje kilka uwag ogólnych:

1. Człowiek biały może zasadniczo osiedlać się w krajach tropikalnych i tam produktywnie pracować.
2. Odnosi się to zarówno do mężczyzn jak i do kobiet.
3. Nie należy się liczyć z degeneracją rasy białej w tych krajach.
4. Urodzony w krajach tropikalnych biały nie traci nic ze swej zdolności do ciężkiej pracy.

L. Adamczyk (Poznań)

Biuletyn Stacji Morskiej w Helu (Bulletin de la Station Maritime de Hel). Nr 3. 1938, rok II.

Biuletyn na rok 1938 obejmuje sprawozdanie z działalności Stacji Morskiej za rok 1937/38, szereg artykułów naukowych, oraz spis prac wykonanych na Stacji Morskiej w latach 1932—1938.

W okresie sprawozdawczym rozpoczęto budowę dużego gmachu na pomieszczenie pracowni naukowych i akwariów morskich. Te ostatnie staną się zapewne atrakcją dla szerokich rzesz mieszkańców Gdyni i turystów.

Dwa artykuły zajmują się sprawą tak ważną z punktu widzenia gospodarczego jaką jest coraz niepomyślniejszy stan połowów szprotów. Są to: K. Demla: „Próba wyjaśnienia czynnikami klimatycznymi katastrofalnego braku szprota w Zatoce Gdańskiej, w sezonie zimowym 1937/38 r.", oraz B. Dixona: „O spadku połowów szprota w sezonie 1937/38". Podczas, gdy pierwszy badacz skłonny jest przypisywać zjawisko przyczynom klimatycznym, drugi wskazuje na niewłaściwe, rabunkowe metody połowu, które przyczyniają się do wyniszczenia szprota. Jako środek zaradczy B. Dixon proponuje zawarcie umowy z Niemcami i Gdańskiem, dotyczącej ochrony szprota, przez wprowadzenie racjonalnych ograniczeń.

Interesujący jest też artykuł K. Demla: „Z pomiarów termicznych Bałtyku przy Helu, w latach 1936/37", który traktować jednak należy tylko przyczynkowo, z powodu zbyt krótkiego trwania okresu badań (od 1926 roku !), nie pozwalający jeszcze dzisiaj na wyciągnięcie jakichkolwiek ogólniejszych wniosków.

J. Kamiński (Warszawa)

A. FIEDLER: **Jutro na Madagaskar**, Warszawa, 1939. Tow. Wyd. „Rój", str. 277.

Nowa książka Fiedlera znacznie różni się od poprzednich tematem i ujęciem, choć autor pozostał sobą: wnikliwym, bystrym obserwatorem i doskonałym psychologiem. Madagaskar nie jest w Polsce tematem nowym, a obfita literatura naukowa zdawałaby się raczej wyczerpywać samo zagadnienie. Tymczasem autor nie tylko z tych trudności wyszedł obronną ręką, ale dał obraz kraju, mogący służyć za wzór opisu podróżniczego. Ze świetnych opisów poznajemy nie tylko ogólnie charakter Madagaskaru, ale i jego różnorodne rasy mieszkańców, z ich duszą pozornie tak prostą, a w rzeczywistości jakże skomplikowaną. Fiedler niezmiernie zręcznie zapoznaje czytelnika z wieloma zagadnieniami kolonialnymi, niczym nie zmniejszając jego zainteresowania. Opisuje więc ciekawe dzieje wyspy, jej topografię i bu-

dowę, glebę i gospodarkę. Poszczególne rozdziały, zawierające wiele charakterystycznych i istotnych wiadomości, mają nie tylko sugestywne tytuły, jak np. „Lateryt, różowe niebezpieczeństwo", „Rafia jest piękna", „Kawa urocza awanturnica", ale właśnie dzięki talentowi narracyjnemu autora, trzymają one uwagę czytelnika w nie słabnącym napięciu. Nie brak też rozdziału o polskich osadnikach, którzy chociaż nieliczni, to jednak wyróżniają się przedsiębiorczością i pracowitością. Fiedler, w odróżnieniu od innych, wygodniejszych podróżników, musi zetknąć się ze wszystkim, o czym chce opowiedzieć swemu czytelnikowi. Aby więc dać pełny obraz opisywanej przez siebie wyspy, dociera do jej najcharakterystyczniejszych regionów, do których prowadzi nieraz uciążliwa droga. Na zakończenie autor zastanawia się: „Madagaskar — tak czy nie?" — dla polskiej kolonizacji osadniczej. I tu znów sumiennie przemyślał zagadnienie. Rozważa z czytelnikiem wszystkie „pro" i „contra", które tylko on sam mógł poznać na miejscu. A gdy wreszcie mówi „tak!" — po długim i skrupulatnym namyśle, te jego „tak" jest ostrożne, uczciwe i męskie i dlatego odczuwamy wtedy dla Fiedlera szczególny szacunek, jako dla pisarza i podróżnika młodego narodu, któremu już dzisiaj zaczyna brakować obszaru. Na podkreślenie zasługuje jeszcze wielka prostota i bezpośredniość stylu, którymi autor z miejsca ujmuje sobie czytelników.

Książka Fiedlera daleko odbiegła od tego, co się w tej dziedzinie dotychczas w literaturze naszej spotykało. Napisana jest rzeczowo, bardzo ciekawie i barwnie. Autor dzięki sugestywnemu opisowi roztoczył przed nami obraz nadzwyczaj plastyczny. Sposób ujęcia tematu, jego sumienne opracowanie i wreszcie nawet wyjątkowo ładna szata graficzna (druk i ilustracje) pozwalają gorąco polecić ją czytelnikom.

J. Kamiński (Warszawa)

„Uprasza Morza". Kwartalnik Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni (komitet redakcyjny: mgr Bolesław Koselnik, Bolesław Polkowski, Aleksander Szulc), Gdynia 1938 rok, wydawnictwa rok I, zeszyt 1 str. VIII + 104, zeszyt 2, str. IV + 94.

W polskim piśmiennictwie morskim przybyło czasopismo, które zapełniło dotkliwie dotychczas odczuwaną lukę. Wśród różnych czasopism poświęconych morzu mieliśmy od dawna czasopismo propagujące je wśród najszerszych mas społeczeństwa, biuletyny przeznaczone dla sfer przemysłowo-handlowych, mające charakter informacyjny, to znów poświęcone pracy samego portu, wreszcie „Sprawy Morskie i Kolonialne" omawiały zagadnienia morskie i kolonialne na najszerszej płaszczyźnie. Tymczasem w miarę wzrastającego ruchu portowego w Gdyni dawała się odczuwać coraz bardziej potrzeba czasopisma fachowego, omawiającego zagadnienia związane z gospodarczym wykorzystaniem morza (port, żegluga, handel morski i jego rentowność, technika przewozów itp.). Toteż z prawdziwym zadowoleniem należy powitać pojawienie się kwartalnika „Uprawa Morza", wydawanego przez Morskie Kolegium Ekonomiczne w Gdyni. Redakcja na wstępie do wydawnictwa w ten sposób wyraża swoje poglądy na tę dziedzinę pracy na morzu... „Uprawa morza skojarzy się tak samo mocno w słownictwie naszym, jak to od dawna stało się z uprawą roli. Niech zestawienie tych wyrazów oddaje najpierwsze znaczenie morza dla Polski — niech głosi jego niezmierzoną wartość gospodarczą, niech zawsze mówi Polakom, że tym samym, co rola — jest dla ich bytu i dla ich pracy morze. Pod tym hasłem sztandarowym niech swą myślą gospodarczą służy nasz kwartalnik tym dążeniom".

Wydane zeszyty „Uprawy Morza" stanęły od razu na wysokim poziomie, co stało się dzięki umiejętnej redakcji

i doborowemu składowi współpracowników. Najlepiej wydawnictwo scharakteryzuje treść wydanych zeszytów kwartalnika: Zesz. 1: Elementy polityki eksploatacyjnej morskich portów handlowych — mgr St. Walewski, Perspektywy rozwoju stosunków gospodarczych z Ameryką Łacińską — Bogusław Żórawski, Międzynarodowe porozumienia i konferencje żeglugowe — Jerzy Krajewski, Ustalenie zwyczajów portowych przy przeładunku w porcie gdyńskim — dr Tadeusz Bierowski, całości dopełniają aktualia, recenzje, notatki bibliograficzne i „Pro domo sua", poświęcone sprawom Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni oraz tablice i wykresy. Drugi zeszyt przynosi następujące artykuły: Morski statek handlowy w prawie publicznym — mgr M. Rylke, Polski czarter węglowy — B. Porożyński, Kredyt warrantowy ze specjalnym uwzględnieniem Gdyni — mgr T. Szmaj, Zagadnienie robotnicze w Gdyni — B. P., żywo redagowane aktualia, oraz recenzje, notatki bibliograficzne i „Pro domo sua" dopełniają interesującej całości.

Odkładając szczegółcwsze omówienie niektórych z wyżej wymienionych artykułów do następnych zeszytów „Spraw Morskich i Kolonialnych", stwierdzić należy, iż dobór artykułów aktualnością, sposobem ujęcia jak i fachowością autorów zapewnia pismu wysoki poziom rzeczowy. „Uprawie Morza" życzyć należy dalszego pomyślnego rozwoju.

J. Kamiński (Warszawa)

***: **Najżywotniejsze zagadnienia Japonii.** Problemy Dalekiego Wschodu t. 5, Warszawa, 1938, adm. P. A. P. str. 30.

Jako piąta z kolei praca „Problemów Dalekiego Wschodu" ukazały się „Najżywotniejsze zagadnienia Japonii". Poprzednie prace: „Konflikt chińsko-japoński", — „Gospodarcza i finansowa potęga Japonii", „Konflikt chińsko-japoński..." i „Ruch komunistyczny w Chinach", krótko, ale rzeczowo oświetliły problemy Dalekiego Wschodu. Nie wdając się w dyskusję nad słusznością tych, czy innych tez gospodarczych, czy politycznych — traktujemy „Problemy" jako informację. Prawie cała broszurka jest streszczeniem pracy prof. Alberta E. Hindmarsha z Uniwersytetu w Harward pt. „The Basis of Japanese Foreign Policy" (Harward University Press 1936), oraz odczytu tego samego autora z 15. XI. 1937 w Harward Clubie w Tokio nt. „Japans Foreign Policy"

Autor wyróżnia trzy wielkie problemy polityczne, które każą Japonii zajmować takie, a nie inne stanowisko w świecie. Są to: chęć utrzymania swego stanowiska mocarstwowego, bytu ekonomicznego i niezależności narodowej (bezpieczeństwa międzynarodowego). Broszura porusza trzy zasadnicze zagadnienia: problem ludnościowy, sprawy polityczne (Sowiety, Mandżukuo i Chiny) i wreszcie wyciąga wnioski: do czego dąży Japonia ?

Problem przeludnienia jest naczelny i wszystkie inne z niego wypływają. Japonia jest obecnie przeludniona do ostatecznych granic możliwości. Ustępuje wprawdzie, co do przeciętnej ilości zaludnienia Belgii, Holandii i W. Brytanii, ale w stosunku do ilości ziemi uprawnej, Japonia ma największe zagęszczenie ludności na kuli ziemskiej, wynoszące 1062 mieszkańców na 1 km^2! Podczas, gdy Chiny mają zaledwie przeludnienie o połowę mniejsze. Japonia nie zgadza się na kontrolę urodzin (Maltuzjanizm), tak jak nie stosują go też kraje europejskie, zresztą nie rozwiązałoby to i tak istniejącego już problemu nadmiaru ludności. Produkcja rolna osiągnęła już swoje maksimum, emigracja obecnie do wszystkich krajów jest zahamowana, a ilość emigrantów po 50 latach swobodnej emigracji, wynosi obecnie tyle, ile

roczny przyrost ludności! Pozostaje więc Japonii tylko jeden sposób wyżywienia przyrastającej ludności: uprzemysłowienie i ekspansja handlowa. Japonia nie posiada potrzebnych surowców, a więc obecnie 70% przywozu stanowią surowce i półfabrykaty, a w związku z tym Japonia jest nietylko dostawcą na rynkach światowych, ale i jednym z najpoważniejszych odbiorców, co też pozwala jej na swoiste metody pracy w tej dziedzinie. Jednak bilans Japonii mimo to jest ujemny i dlatego pomimo konkurencji Japonia raczej zasługiwałaby na życzliwość międzynarodową. Tymczasem na całym świecie wprowadzono przeciwko towarom japońskim bariery celne, siłą więc samego faktu musiała się ograniczyć do Chin, w których ma obecnie 24% wśród interesów państw obcych. Na domiar dość trudnego położenia gospodarczego, przybyło jeszcze Japonii groźnie niebezpieczeństwo sowieckie. Japonia, broniąc swych najżywotniejszych interesów zajęła Mandżukuo, które podniosła gospodarczo. Stała obecność kapitału zagranicznego w gospodarstwie niezorganizowanych Chin, powodowała liczne zadrażnienia natury politycznej, ostatnio szczególniej przybierające na sile, wskutek agitacji sowieckiej. Japonia mająca wiele swych żywotnych interesów w Chinach i liczną stosunkowo rzeszę ludności, cierpieć musiała z jednej strony bojkoty handlowe, z drugiej prześladowanie swych obywateli. Japonia natomiast daleka jest (w założeniu) od wszelkiej ingerencji militarnej — chce mieć tylko zapewnioną pokojową ekspansję gospodarczą. Zdaniem autora wykazanie zrozumienia dla najżywotniejszych interesów Japonii, nie będących w rozbieżności z interesami Ameryki, zapobiegłoby niepotrzebnym komplikacjom politycznym na Dalekim Wschodzie.

J. Kamiński (Warszawa)